MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez., ZKZ 09114

NR. 22 / 10. MAI 2023

GP Miami: Die Verstappen-Show

Red Bull bleibt ungeschlagen

MotoGP: Testfahrten

Ducatis Gegner auf Zehnteljagd

Rallye-EM: Gran Canaria

Bonato-Triumph auf den Kanaren

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 22

Superbike-WM: Barcelona

Bautista auch beim Heimspiel dominant

Formel E: Monaco

Nick Cassidy gewinnt und holt WM-Führung

Motocross-WM: Arroyomolinos

Herlings-Rekord und Längenfelder-Sieg

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen patzt im Quali und glänzt im Rennen **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse vom GP Miami **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Das interne WM-Duell beim Red-Bull-Team **S. 10**
Formel 1 Weitere aktuelle News aus der Königsklasse **S. 12**
Formel E Cassidy nach Monaco-Sieg neuer Tabellenführer **S. 14**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 16**
Sportwagen-Historie Vor 50 Jahren: Matra gegen Ferrari **S. 18**
Rallye WM-Vorschau Portugal und weitere aktuelle News **S. 20**
Rallye EM-Lauf auf den Kanaren und DRM in Sulingen **S. 22**
DTM Die wichtigsten neuen Regeln vorm Saisonstart **S. 24**
Tourenwagen NASCAR Kansas, BTCC, Supercars und Co. **S. 25**

Motorrad:

MotoGP Interview mit KTM-Renndirektor Pit Beirer **S. 28**
MotoGP Viele neue Teile bei den Testfahrten in Jerez **S. 30**
Motorrad-WM Hintergründe und Vorschau GP Frankreich **S. 32**
Superbike-WM Bautista siegt und siegt und siegt **S. 34**
Superbike-WM Ergebnisse Barcelona und weitere News **S. 36**
Straßensport Auftakt JuniorGP und Moto2-EM in Estoril **S. 38**
Straßensport Ausblick auf den IDM-Auftakt in Sachsen **S. 40**
Offroad Enduro-WM Lalín und weitere aktuelle News **S. 41**
Motocross-WM Herlings-Rekord und Längenfelder-Triumph **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

ADAC

23 DRM Sulingen: Christian Riedemann feiert vor heimischem Publikum einen Sieg im Hyundai

IDM

40 IDM: Ausblick auf die neue Saison, die kommendes Wochenende am Sachsenring startet

MOTORSPORT IMAGES

18 Historie: Wie das französische Matra-Team vor 50 Jahren Sportwagen-Gigant Ferrari bezwang

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Heute kommentieren wir im Editorial mal nicht den Zustand des Motorsports, sondern Motorsport aktuell. Dafür gibt es gute und erfreuliche Gründe.

Heute mal was in eigener Sache: Erstens haben die aufmerksamen F1-Fans unter den Lesern von Motorsport aktuell sicher bemerkt, dass wir bereits seit der Ausgabe 21/2023 einen Renn-Ticker in unsere F1-Statistik-Doppelseite integriert haben, wo die wichtigsten Wendemarken des Rennens noch mal kurz rekapituliert werden. Damit folgen wir einem vielfach geäußerten Wunsch der Leser, eine kurze Rennübersicht zu den jeweiligen Grands Prix beizusteuern, was vor allem hilfreich für jene Nutzer sein dürfte, die das Rennen nicht live verfolgt haben. Das Renn-Barometer wanderte dafür auf die Einzelkritik-Seite, wo wir die Performance aller F1-Piloten im Fokus haben und entsprechende Noten für das abgelaufene Rennwochenende vergeben. Wir wollen damit dokumentieren, dass wir Ihre Anregungen ernst nehmen. Und wir fordern unsere Leser ausdrücklich auf, jederzeit Verbesserungsvorschläge zu äußern.

Zweitens haben wir Anlass, uns bei den Lesern von Motorsport aktuell für ihre Treue und Leidenschaft zu bedanken. Wie Sie sicher wissen, befindet sich der Zeitschriftenmarkt generell in einem Schrumpfungsprozess: Die meisten Print-Magazine im Special-Interest-Segment, zu denen auch Motorsport aktuell gehört, kämpfen mit deutlichen Auflagenverlusten. Nicht so Motorsport aktuell: Seit dem dritten Quartal 2020 steigen die Auflagenzahlen von MSa kontinuierlich, was hauptsächlich dem für uns wichtigen Abonnentengeschäft zu verdanken ist. In den letzten drei Jahren konnten wir über 5000 (!) neue Abonnenten hinzugewinnen, was als wirklich außergewöhnliche Entwicklung zu werten ist. Das große Vertrauen unserer Leser ist Ansporn und Antrieb für das Redaktionsteam.

Viele Kollegen im Verlag der Motor Presse Stuttgart fragen nach den Gründen für die äußerst positive und gleichermaßen ungewöhnliche Auflagenentwicklung. Die Beantwortung dieser Frage ist gar nicht so einfach, aber es gibt zwei Indizien: Erstens goutieren es unsere Leser, dass Motorsport aktuell bei allen wichtigen Rennserien vor Ort ist. Wir fabrizieren im Gegensatz zu manchen Online-Medien keine Live-Ticker aus dem heimischen Büro. Egal ob Formel 1, Rallye, Langstrecke, Tourenwagen oder im Motorradbereich – bei jedem wichtigen Rennen ist mindestens ein Redakteur vor Ort. Deshalb dokumentieren wir unsere Live-Präsenz auch regelmäßig in der Paddock-Spalte (rechts), um den Lesern zu beweisen, dass sie bei uns Informationen aus erster Hand erhalten. Die Präsenz in allen wichtigen Fahrerlagern ist definitiv das Alleinstellungsmerkmal von Motorsport aktuell.

Zweitens haben wir am Verlagssitz in Stuttgart ein herausragendes Motorsport-Team aufgebaut. Wir haben in jedem Bereich die besten Journalisten unter Vertrag, für die Motorsport nicht nur Beruf ist, sondern Berufung. Genau deshalb sind wir dankbar und sehr begeistert über die Unterstützung unserer Leser!

Marcus Schurig
Redakteur

28 MotoGP: KTM-Motorsportdirektor Pit Beirer stellt sich unseren Interview-Fragen

MOTORSPORT IMAGES

MSa-Paddock

FOOTBALL VS. F1
Mit dem Fahrerlager im Stadion konnten die Fans auf den Tribünen dem MSa-Reporterduo Michael Schmidt und Tobias Grüner bei der Arbeit über die Schulter schauen.

FEGEN STATT TIPPEN
Bei der Rallye Sulingen tauschte MSa-Reporter Reiner Kuhn den Laptop gegen Besen, Schaufel, Lappen sowie Strecken- und Lagepläne und war als freiwilliger Helfer unter anderem beim Säubern und Aufbau der Strecken oder als Einweiser am Serviceplatz aktiv.

MITTENDRIN IN BARCELONA
MSa-Reporterin Dian Sulistiyowati war bei der Superbike-WM-Runde in Barcelona und erlebte an drei Tagen die Überlegenheit von Álvaro Bautista und den sensationellen zweiten Startplatz von Domi Aegerter.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Verstappen mach

Red Bull feierte in Miami den vierten Doppelsieg der Saison. Nach der Qualifikation hatte man aber mit einer anderen Reihenfolge im internen Duell gerechnet.

Von: **Tobias Grüner**

Bekam Sergio Pérez die schlechtere Taktik?

Wenn Max Verstappen vom neunten Startplatz ein Rennen gewinnt und der Teamkollege von der Pole-Position aus nur Zweiter wird, dann bedarf das einer Erklärung. Verschwörungstheoretiker konfrontierten die Teamführung mit dem Vorwurf, dass Sergio Pérez die schlechtere Taktik bekommen hätte. Der Mexikaner wurde am Start auf den Medium gesetzt, Verstappen ging hart bereift auf die Reise.

Was keiner ahnte: Durch die Schauer in der Nacht zuvor wurde viel Gummi von der Bahn gespült. Dazu heizte sich der Asphalt am Rennsonntag längst nicht so stark auf wie noch im Training. Beide Faktoren trugen dazu bei, dass die Piloten auf den weicheren Mischungen zu Beginn mit Graining kämpften.

Vor allem im ersten Stint mit vollen Tanks musste das Tempo gedrosselt werden, um das gefürchtete Abrubbeln der Lauffläche zu vermeiden. Wer die Mediums im zweiten Stint fuhr, konnte mit dem leichteren Auto und der stärker gummierten Strecke aggressiver angasen.

Diese Entwicklung sei nicht vorhersehbar gewesen, betonte Red-Bull-Teamchef Christian Horner: „Unsere Simulation sah Medium Hard als schnellere Option. Wenn man auf die Startreifen der Autos in den vorderen Reihen blickt, waren wir mit dieser Einschätzung nicht allein."

Pérez bemängelte, dass er vor allem im ersten Stint viel Zeit liegen ließ, weil er im Schongang unterwegs war. „Vielleicht hätte er da mehr auf Risiko gehen können. Max war ja sein einziger Gegner", grübelte Horner. „Das lässt sich hinterher natürlich leicht sagen. Aber ich glaube, dass die Pace von Max so stark war, dass er mit jeder Strategie gewonnen hätte."

Die Analyse der Stints auf den harten Reifen gibt Horner recht. Verstappen schaffte es, durchs halbe Feld zu pflügen und die Gummis dabei nicht zu überfordern. Er fuhr mit alten Reifen am Ende seines ersten Stints teilweise schneller als Pérez mit den deutlich frischeren Sohlen der gleichen Mischung. Eigentlich gilt Pérez als Reifenflüsterer. In Miami hat Verstappen aber deutlich besser geflüstert.

Wie kam die Ferrari-Pleite zustande?

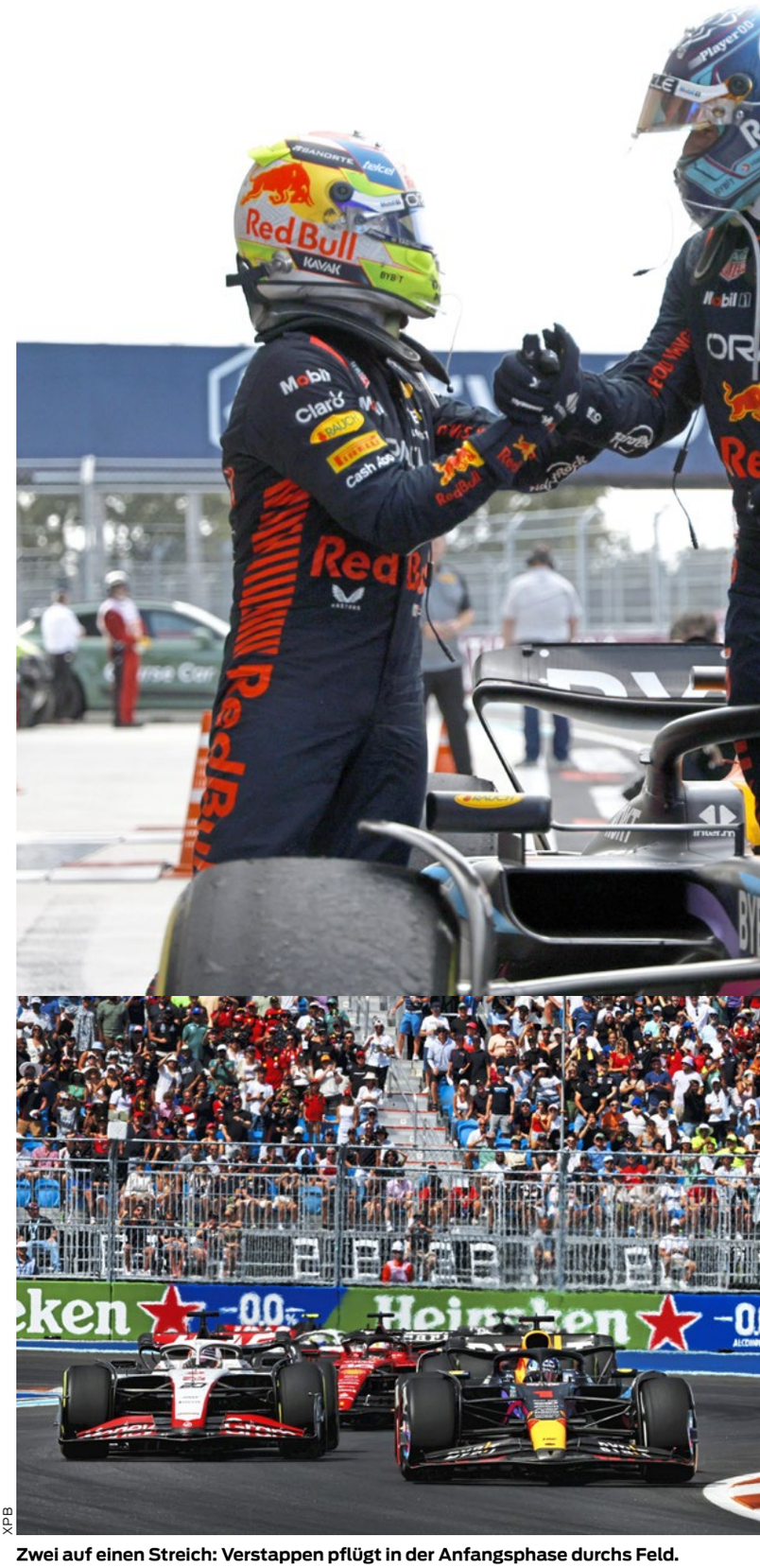
Charles Leclerc hatte nach den Crashs im Training und der Qualifikation noch harte Selbstkritik geübt. Doch im Rennen schimpfte der Monegasse vor allem über sein Auto: „Uns fehlt einfach die Konstanz. Die Balance wechselt vom Unter- ins Übersteuern. Und das nicht etwa von Kurve zu Kurve, sondern teilweise auch innerhalb einer Kurve." Die schlechte Balance führte zu einem erhöhten Reifenverschleiß. Dazu setzte das Auto plötzlich immer wieder mit dem Unterboden auf.

Teamkollege Carlos Sainz fügte an, dass der F1-75 sehr windanfällig sei. Auf die Böen am Rennsonntag reagierte das rote Auto nervös. Da half auch der neue Unterboden nichts, in den die Scuderia große Hoffnungen setzte. Max Verstappen brauchte nur 14 Runden, bis er Sainz eingeholt hatte. Der Aston Martin von Fernando Alonso war ebenfalls unerreichbar. Und Mercedes sammelte trotz schlechterer Startplätze vier Punkte mehr.

Zum verkorksten Sonntag passte auch eine Fünf-Sekunden-Strafe gegen Sainz für einen Tempoverstoß in der Boxengasse. Der Spanier hatte beim Undercut-Versuch gegen Alonso zu viel riskiert und sich am Eingang verbremst. „Das war mein Fehler. Ich bin da einfach etwas zu forsch gewesen", gab Sainz zu. „Am Ende hat es zum Glück nichts am Ergebnis geändert."

Wie gelang Mercedes die Wende am Sonntag?

Im Mercedes-Lager erlebte man ein Miami-Wochenende wie eine



XPB

Zwei auf einen Streich: Verstappen pflügt in der Anfangsphase durchs Feld. In Runde 4 zieht der Weltmeister locker an Leclerc und Magnussen vorbei

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

t kurzen Prozess

RED BULL

Verschossener Elfer: Sergio Pérez konnte die perfekte Ausgangslage nicht nutzen. Stattdessen baute Verstappen die WM-Führung aus

WILHELM

Wundertüte Mercedes: Lewis Hamilton und George Russell kommen erst im Rennen in Schwung. In Imola soll mit dem Großumbau alles besser werden

Achterbahn. Im ersten Training grüßten George Russell und Lewis Hamilton noch von der Spitze der Tabelle. Danach zeigte die Formkurve steil nach unten. Es wurde viel am Setup gearbeitet, ohne eine zufriedenstellende Abstimmung zu finden. Die Quittung waren die Startplätze 6 und 13. Toto Wolff schimpfte anschließend: „Es ist nicht nur die fehlende Pace, sondern vor allem das fehlende Verständnis, das dieses Auto zu einer schrecklichen Baustelle macht."

24 Stunden später präsentierte sich der Silberpfeil plötzlich besser in Form. Hamilton kam noch vor Leclerc ins Ziel, Russell ließ Sainz hinter sich. Aber wieder fehlte eine Erklärung. „Das passt ins Bild, dass die Pace plötzlich ordentlich war. Aber ordentlich ist nicht das, was wir wollen. Wir wollen mehr", so Wolff.

In Imola soll der erste Schritt zur Wende eingeleitet werden. Mercedes peilt mechanisch und aerodynamisch einen großen Wurf an. Eine umgebaute Vorderachse wird mit einem neuen Unterboden und komplett veränderten Verkleidungsteilen kombiniert. Wolff warnt jedoch, dass die Operation nicht sofort Heilung bringt: „Ich habe in 15 Jahren in der Formel 1 gelernt, dass es keine Wunderwaffe gibt, die dir plötzlich eine halbe Sekunde bringt. Wir erhoffen uns vom Imola-Upgrade eine stabile Plattform, die wir verstehen und weiterentwickeln können."

Warum tat sich das Haas-Duo so schwer?

Nach der Qualifikation stieg bei Haas eine große Party. Auch wegen des Leclerc-Crashs im Q3-Finale war Kevin Magnussen auf den vierten Startplatz gerast. Nico Hülkenberg fiel mit etwas Pech und Verkehr auf seiner Outlap im Q2 durch den Rost. Dank einer guten Pace konnte sich der Rheinländer aber berechtigte Hoffnung auf Punkte machen.

Grund für die Steigerung war ein neuer Unterboden. Das erste größere Haas-Upgrade der Saison erlaubte es den Ingenieuren, die Bodenfreiheit zu senken und damit den Abtrieb zu erhöhen, ohne dass Bouncing drohte. Beide Piloten sprachen von einem spürbaren Fortschritt.

Doch im Rennen war die Pace nicht mehr ganz zufriedenstellend. Magnussen fiel trotz des tollen Kampfs auf Rang 10 zurück. Hülkenberg verpasste die Punkte auf Platz 15 deutlich. „Beide Fahrer haben geklagt, dass unser Auto im Verkehr nicht so gut ist wie die anderen. Da müssen wir stabiler werden und die Reifen besser schonen. Aber unsere Aero-Abteilung arbeitet schon daran", erklärte Teamchef Guenther Steiner. „Man muss es positiv sehen. Wir haben im fünften Rennen zum dritten Mal gepunktet. Wenn alle Autos ins Ziel kommen, ist das nicht einfach."

Warum wurde in Miami so viel überholt?

Vor zwölf Monaten zählten Statistiker 46 Überholmanöver in Miami. Dieses Mal waren es acht Platzwechsel mehr. Dabei sollte das Überholen mit den 2023er-Autos doch eigentlich schwieriger sein. Dazu wurden auch noch die DRS-Zonen verkürzt.

Am Ende gab es vor allem zwei Faktoren, die zu mehr Action führten. Erstens waren sich die Teams ungewöhnlich uneins bei der Strategie. Sieben Fahrer starteten auf den harten Reifen, 13 auf den weicheren Mischungen. Der unterschiedliche Verschleiß führte an verschiedenen Punkten des Rennens zu Speed-Differenzen und damit zu zahlreichen Überholmanövern.

Die DRS-Zonen waren zum Glück immer noch ausreichend lang. Simulationen ergaben, dass die Verkürzung um 75 Meter im Zweikampf gerade einmal einen Nachteil von vier Metern für den Attackierenden ausmacht. Das war offenbar nicht entscheidend.

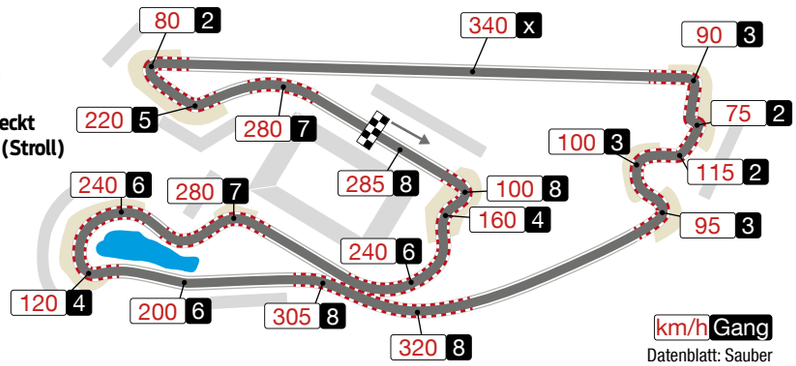
Beim Spektakel half vor allem in der ersten Rennhälfte, dass die Startreihenfolge relativ bunt gemischt wurde. Der Quali-Crash von Leclerc wirbelte die Top Ten ordentlich durcheinander. Für einige ging es dann schnell vorwärts, andere fielen zurück. Fernando Alonso bemerkte nach dem Rennen: „Als sich die Autos einmal in der Ordnung befanden, die ihrem Speed entsprach, tat sich nicht mehr viel." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP MIAMI: 5. VON 23 LÄUFEN, 07. MAI 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,412 km**
Runden:	**57**
Distanz:	**308,326 km**
Zuschauer:	**91 000**
Wetter:	**27 Grad, bedeckt**
Topspeed Rennen:	**348,0 km/h (Stroll)**
Gangwechsel/Runde:	**46**
Volllastanteil:	**69 %**
Distanz Pole–1. Kurve:	**162 m**
Safety-Car-Phasen:	**0**
Führungswechsel:	**3**



Datenblatt: Sauber

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	3	119
2.	Pérez	2	105
3.	Alonso		75
4.	Hamilton		56
5.	Sainz		44
6.	Russell		40
7.	Leclerc		34
8.	Stroll		27
9.	Norris		10
10.	Gasly		8
11.	Hülkenberg		6
12.	Ocon		6
13.	Bottas		4
14.	Piastri		4
15.	Zhou		2
16.	Tsunoda		2
17.	Magnussen		2
18.	Albon		1
19.	Sargeant		0
20.	De Vries		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	57/36[1)]	1:27.38,241 min = 211,092 km/h	1.29,708 min
2.	**Pérez**	57/21	+ 5,384 s	1.30,560 min
3.	**Alonso**	57	+ 26,305 s	1.30,519 min
4.	**Russell**	57	+ 33,229 s	1.31,015 min
5.	**Hamilton**	57	+ 51,249 s	1.30,669 min
6.	**Sainz**[2)]	57	+ 42,511 s	1.31,362 min
7.	**Leclerc**	57	+ 52,988 s	1.31,434 min
8.	**Gasly**	57	+ 55,670 s	1.31,971 min
9.	**Ocon**	57	+ 58,123 s	1.31,143 min
10.	**Magnussen**	57	+ 1.02,945 min	1.31,691 min
11.	**Tsunoda**	57	+ 1.04,309 min	1.31,038 min
12.	**Stroll**	57	+ 1.04,754 min	1.30,862 min
13.	**Bottas**	57	+ 1.11,637 min	1.31,838 min
14.	**Albon**	57	+ 1.12,861 min	1.31,852 min
15.	**Hülkenberg**	57	1.30,901 min	1.30,901 min
16.	**Zhou**	57	+ 1.18,440 min	1.31,736 min
17.	**Norris**	57	+ 1.27,717 min	1.32,401 min
18.	**De Vries**	57	+ 1.28,949 min	1.31,562 min
19.	**Piastri**	56		1.32,006 min
20.	**Sargeant**	56		1.32,384 min

1) Runden in Führung, 2) +5s-Strafe Bestwerte in Rot

STARTAUFSTELLUNG

1	Sergio Pérez, MEX	11
2	Fernando Alonso, E	14
3	Carlos Sainz, E	55
4	Kevin Magnussen, DK	20
5	Pierre Gasly, F	10
6	George Russell, GB	63
7	Charles Leclerc, MC	16
8	Esteban Ocon, F	31
9	Max Verstappen, NL	1
10	Valtteri Bottas, FIN	77
11	Alexander Albon, T	23
12	Nico Hülkenberg, D	27
13	Lewis Hamilton, GB	44
14	Guanyu Zhou, CHN	24
15	Nyck de Vries, NL	21
16	Lando Norris, GB	4
17	Yuki Tsunoda, J	22
18	Lance Stroll, CDN	18
19	Oscar Piastri, AUS	81
20	Logan Sargeant, USA	2

Startnummer

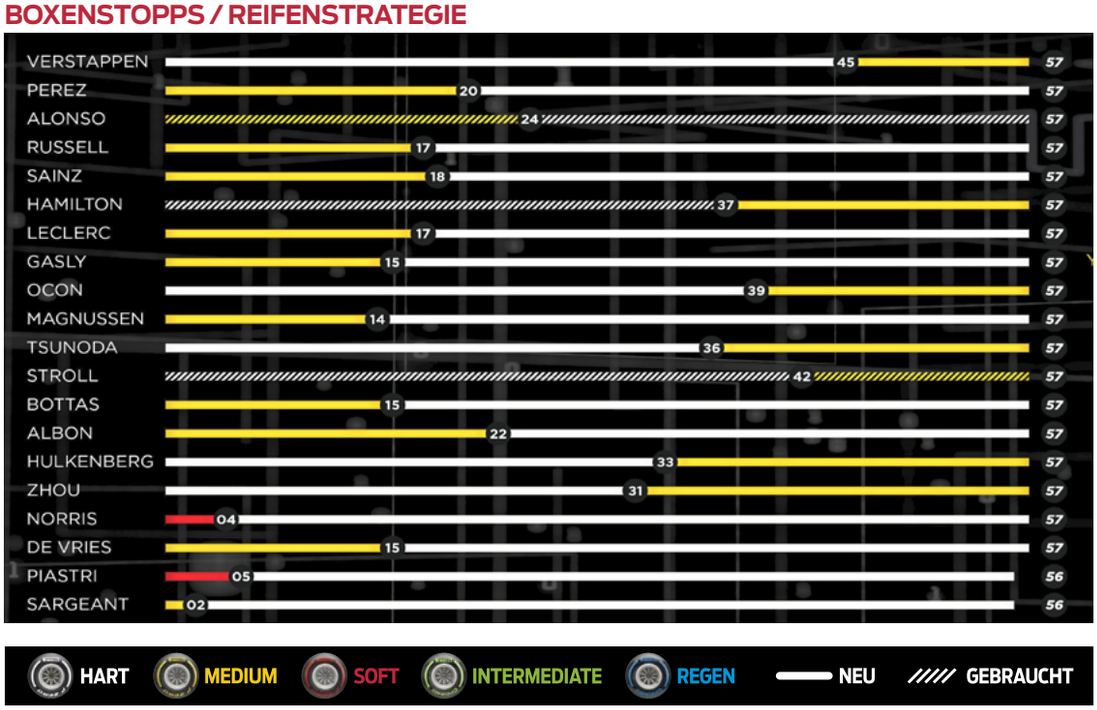
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	5	224
2.	Aston Martin		102
3.	Mercedes		96
4.	Ferrari		78
5.	McLaren		14
6.	Alpine		14
7.	Haas		8
8.	Alfa Romeo		6
9.	AlphaTauri		2
10.	Williams		1

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	3:2
Hamilton – Russell	1:4
Leclerc – Sainz	3:2
Norris – Piastri	4:1
Gasly – Ocon	2:3
De Vries – Tsunoda	1:4
Alonso – Stroll	5:0
Albon – Sargeant	5:0
Bottas – Zhou	3:2
Hülkenberg – Magnussen	4:1

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP MIAMI, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	George Russell	Mercedes	1.30,125 min	18
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,212 s	24
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,324 s	23
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,424 s	22
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,599 s	23
6.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,979 s	20
7.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,106 s	24
8.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,212 s	24
9.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,267 s	14
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,417 s	27
11.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,441 s	22
12.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,685 s	24
13.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,728 s	25
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,777 s	24
15.	Alexander Albon	Williams	+ 1,778 s	25
16.	Lando Norris	McLaren	+ 1,872 s	23
17.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 2,009 s	22
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,044 s	28
19.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,494 s	27
20.	Nyck De Vries	Alpha Tauri	+ 4,512 s	10

GP MIAMI, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.27,930 min	23
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,385 s	26
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,468 s	20
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,489 s	24
5.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,730 s	25
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,811 s	24
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,928 s	23
8.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,000 s	23
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,007 s	25
10.	Alexander Albon	Williams	+ 1,116 s	26
11.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,168 s	22
12.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,241 s	22
13.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,251 s	27
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,259 s	26
15.	George Russell	Mercedes	+ 1,286 s	21
16.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,409 s	24
17.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,463 s	22
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,683 s	25
19.	Nyck De Vries	Alpha Tauri	+ 1,998 s	25
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,108 s	27

GP MIAMI, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.27,535 min	18
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,406 s	26
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,515 s	22
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,590 s	27
5.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,872 s	25
6.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,893 s	24
7.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,921 s	19
8.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,962 s	16
9.	Alexander Albon	Williams	+ 1,026 s	20
10.	George Russell	Mercedes	+ 1,071 s	20
11.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,072 s	14
12.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,083 s	24
13.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,183 s	23
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,188 s	24
15.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,539 s	19
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,644 s	20
17.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,729 s	20
18.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,840 s	18
19.	Lando Norris	McLaren	+ 1,866 s	18
20.	Nyck De Vries	Alpha Tauri	+ 1,912 s	22

GP MIAMI, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Sergio Pérez	1.27,713	1.27,328	1.26,841
2.	Fernando Alonso	1.28,179	1.27,097	1.27,202
3.	Carlos Sainz	1.27,686	1.27,148	1.27,349
4.	Kevin Magnussen	1.27,809	1.27,673	1.27,767
5.	Pierre Gasly	1.28,061	1.27,612	1.27,786
6.	George Russell	1.28,086	1.27,743	1.27,804
7.	Charles Leclerc	1.27,713	1.26,964	1.27,861
8.	Esteban Ocon	1.27,872	1.27,444	1.27,935
9.	Max Verstappen	1.27,363	1.26,814	keine Zeit
10.	Valtteri Bottas	1.27,864	1.27,564	keine Zeit
11.	Alexander Albon	1.28,234	1.27,795	
12.	Nico Hülkenberg	1.27,945	1.27,903	
13.	Lewis Hamilton	1.27,846	1.27,975	
14.	Guanyu Zhou	1.28,180	1.28,091	
15.	Nyck De Vries	1.28,325	1.28,395	
16.	Lando Norris	1.28,394		
17.	Yuki Tsunoda	1.28,429		
18.	Lance Stroll	1.28,476		
19.	Oscar Piastri	1.28,484		
20.	Logan Sargeant	1.28,577		

STATISTIK DES WOCHENENDES

11

Der Miami-Grand-Prix war erst das elfte Rennen in der Formel-1-Geschichte, bei dem alle gestarteten Autos die Zielflagge sahen. Zuletzt war das 2021 in Istanbul der Fall. In den 57 Rennrunden wurde nicht einmal eine gelbe Flagge geschwenkt. Auch die Aufholjagd von Max Verstappen war ein seltenes Ereignis. Erst fünf Piloten rasten von Startplatz 9 zum Sieg. Zuletzt gelang das Kunststück Niki Lauda beim Frankreich-GP 1984 in Dijon. In den letzten fünf Rennen haben sich Verstappen und Pérez übrigens mit Siegen immer abgewechselt.

De Vries und Norris kamen trotz Startkollision ins Ziel

RENN-TICKER

START
Sergio Pérez kommt von der Pole-Position gut weg und kann die Führung verteidigen. Weiter hinten im Feld verbremst sich Nyck de Vries und kracht Lando Norris ins Heck. Dabei wird der McLaren-Unterboden beschädigt.

RUNDE 4
Die Aufholjagd von Verstappen nimmt Fahrt auf. In einem Schwung schnappt sich der Red-Bull-Pilot den Ferrari von Leclerc und den Haas von Magnussen auf der Zielgeraden. Damit liegt Verstappen auf Rang 6.

RUNDE 14
Verstappen geht an Alonso vorbei und übernimmt Platz 2. Er liegt nur 3,7 Sekunden hinter Pérez.

RUNDE 18
Sainz probiert den Undercut gegen Alonso. Am Boxeneingang verbremst sich der Ferrari. An der Lichtschranke wird er mit 82,2 km/h geblitzt. Das gibt später eine Fünf-Sekunden-Strafe.

RUNDE 20
Pérez kommt zum einzigen Boxenstopp und überlässt Verstappen die Führung. Im Fernduell sind seine Rundenzeiten auf den frischen harten Reifen anschließend aber nicht besser als die des Teamkollegen.

RUNDE 26
Alonso schnappt sich Sainz, der durch den Undercut vorbeigezogen war. Zehn Runden danach geht auch noch Russell vorbei am Ferrari.

RUNDE 45
Verstappen fällt nach seinem Pflichtstopp knapp hinter Pérez zurück. Der Mexikaner versucht sich zu anschließend zu wehren, aber mit frischen Reifen dauert es nur zwei Runden, bis Verstappen vor Kurve 1 die entscheidende Attacke gelingt.

RUNDE 53
In der Schlussphase kann Verstappen das Tempo kontrollieren. Auf der Linie hat er 5,3 Sekunden Vorsprung vor dem Teamkollegen. Alle 20 Autos kommen ins Ziel.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,00
Verstappen war vom Speed her der überragende Mann. Er gewann auch vom neunten Startplatz. Den hat er sich mit zwei Fehlern im ersten Q3-Versuch selbst eingebrockt.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 8,80
Trotz Pole-Position und 21 Führungsrunden konnte Pérez das Rennen nicht gewinnen. Er war beim Reifenmanagement zu vorsichtig und im Rennspeed nicht schnell genug.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 04/10 – Ø 7,40
Zwei Unfälle an der gleichen Stelle, das darf nicht passieren. Auch wenn der Ferrari ein Biest ist. Im Rennen verhungerte Leclerc im Verkehr und verzweifelte an seinem Auto.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,20
Ausnahmsweise kam Sainz mit dem zickigen Ferrari besser zurecht. Der Spanier vermied Fehler, fuhr einen starken ersten Stint, verheizte aber die harten Reifen zu früh.

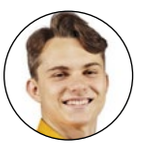
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,60
Der Mercedes war in Miami eine echte Wundertüte. Umso mehr sprechen der Startplatz 6, Rang 4 im Ziel und acht Überholmanöver im Rennen für den Engländer.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,60
Hamilton flog schon im Q2 aus der Wertung. Er klagte über ein instabiles Heck. Im Rennen arbeitete er sich vom 13. Startplatz immerhin auf Rang 6 nach vorne.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,40
Ocon war am ganzen Wochenende einen kleinen Schritt hinter Gasly. Im Training zwei Zehntel, im Rennen 2,4 Sekunden. Ocon hielt 39 Runden auf den harten Reifen durch.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 08/10 – Ø 6,60
Gasly startete vor Leclerc und Hamilton, kam aber hinter ihnen ins Ziel. Auch weil er in der zweiten Hälfte Sprit sparen musste. Der Alpine bleibt hinter den Erwartungen zurück.

Lando Norris – McLaren
Note: 05/10 – Ø 6,80
Der McLaren war in Miami das langsamste Auto. Die Taktik mit Soft-Reifen am Start konnte nicht aufgehen. Ein Treffer von De Vries beschädigte den Unterboden.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 05/10 – Ø 6,20
Wie beim Teamkollegen war für Piastri die Qualifikation schon im Q1 beendet. Im Rennen kam zum fehlenden Speed des Autos noch ein Brake-by-wire-Problem dazu.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 5,00
Endlich mal wieder ein Lebenszeichen von dem Finnen. Er stieg ins Q3 auf und verfehlte Punkte um sieben Sekunden. Das Auto war am Sonntag nicht mehr so wie am Samstag.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 5,80
Im Q2 war Schluss. Ein Fortschritt zu den Rennen davor. Am Sonntag dagegen blieb der Chinese im DRS-Zug auf Platz 16 hängen. Am Ende überholte er noch Norris.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 10/10 – Ø 9,60
Wieder ein perfekter Grand Prix im zweitbesten Auto. Sein vierter Podiumsplatz war nie in Gefahr. Sainz kam durch einen Undercut vorbei. Zwei Runden später konterte Alonso.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 7,60
Das Ausscheiden im Q1 geht auf die Kappe des Teams. Von Startplatz 18 waren Punkte weit weg. Stroll konnte nur wenige Runden frei fahren. Auf P10 fehlten zwei Sekunden.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 09/10 – Ø 7,20
Haas machte mit einem neuen Unterboden einen großen Sprung. Magnussen setzte ihn mit dem vierten Startplatz und einem WM-Punkt im Rennen mustergültig um.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,80
Verkehr im falschen Moment vereitelte den Aufstieg ins Q3. Der Speed war da. Im Rennen verhungerte Hülk lange hinter Bottas. Der Haas fährt sich heikel im Verkehr.

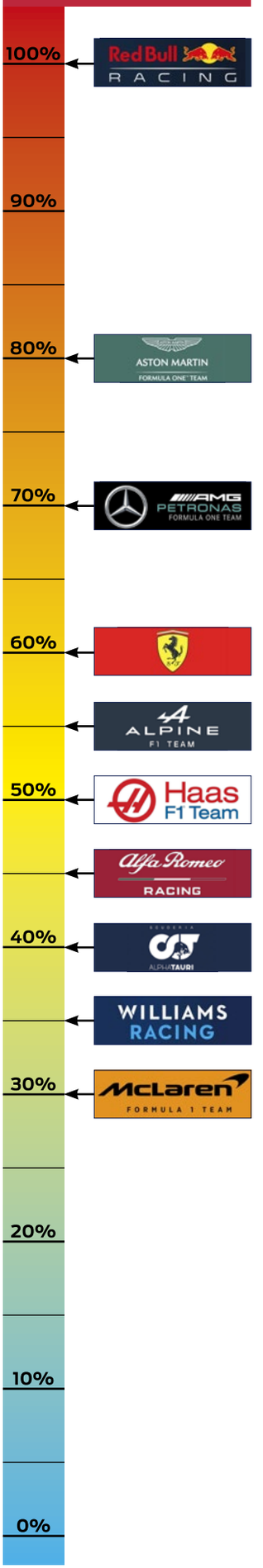
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 09/10 – Ø 7,60
Tsunoda macht mehr aus dem Alpha Tauri, als drinsteckt. Der 17. Startplatz reflektierte den Speed des Autos. Im Rennen verfehlte der Japaner Platz 10 um 1,3 Sekunden.

Nyck de Vries – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 4,40
Endlich schaffte De Vries den Aufstieg ins Q2 und ließ Tsunoda mal hinter sich. Beim Start rauschte er Norris ins Heck und bezahlte mit Vibrationen. Das bremste seine Fahrt.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,00
Das Q3 verpasste er um 0,052 Sekunden. Im Rennen lag Albon lange in Reichweite von Punkten, beklagte dann aber einen Gripverlust. Mehr als Platz 14 lag nicht drin.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 03/10 – Ø 4,60
Letzter am Start, Letzter im Ziel. Und wieder leistete sich der US-Boy einen Fehler. In der ersten Runde fuhr er sich den Frontflügel ab. Ohne Safety Car war das Rennen gelaufen.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

AKTE BAKU GESCHLOSSEN

George Russell will in der Diskussion um den Zweikampf mit Max Verstappen in Baku nicht klein beigeben: „Ich werde weiter so fahren wie bisher. Max war sauer, aber das ist Rennsport. Wir kämpfen alle um Positionen. Es gibt nichts zu klären zwischen Max und mir. Der Vorfall ist Geschichte."

SARGEANTS HEIMSPIEL

Für Logan Sargeant war der GP Miami ein echtes Heimrennen. Der US-Boy stammt aus Fort Lauderdale, nur 30 Kilometer von der Strecke entfernt. „Trotzdem war der Kurs Neuland für mich."

TRAUER UM FLUTOPFER

Nyck de Vries konnte den strahlenden Sonnenschein und die 30 Grad Hitze über dem Miami International Autodrome nicht richtig genießen: „Gleichzeitig sind am Standort des Teams in Faenza Leute nach den Überschwemmungen der letzten Tage gestorben. Unsere Gedanken sind mit den Familien, die in den Fluten alles verloren haben."

FAHRERLAGER IM STADION

Das Fahrerlager des Miami International Autodrome wurde dieses Jahr auf das Spielfeld der Miami Dolphins im Hard Rock Stadion verlegt. Die Fans konnten den Zirkus von den Tribünen aus beobachten. Zuletzt war die Formel 1 1975 beim GP Spanien in Montjuic in einem Stadion untergebracht. Damals drohte der Veranstalter, die Autos einzusperren und zu konfiszieren, sollte das Rennen wegen schlecht montierter Leitplanken bestreikt werden.

XPB

Zeltlager auf dem Footballfeld

HANDY GERETTET

Auf der Reise nach Baku hat Alexander Albon sein Handy am Flughafen in Nizza verloren. Deshalb schickte der Williams-Pilot seinen Stiefvater von London nach Südfrankreich, um das Gerät zu sichern und nach Baku zu bringen. „Ich bin von Aserbaidschan direkt nach Miami geflogen und konnte mich nicht selbst darum kümmern."

GASTDOZENT WOLFF

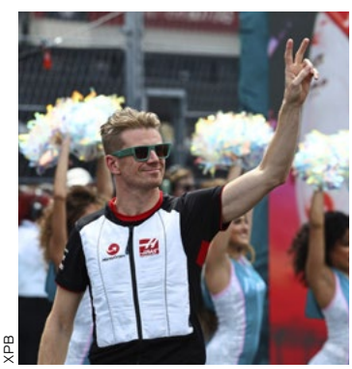
Toto Wolff wurde zum Gastdozent der Harvard Business School berufen. Der Mercedes-Teamchef soll dort zusammen mit Professorin Anita Elberse vor künftigen Führungskräften erklären, wie in der Formel 1 Erfolg geplant wird.

BOTTAS-BEICHTE

Die Situation von Sergio Pérez bei Red Bull erinnert Valtteri Bottas an seine eigene Zeit bei Mercedes. Das Wichtigste sei es in solch einer Situation, das Team hinter sich zu bringen, erklärte der Finne. Erst im fünften und damit letzten Jahr bei den Silberpfeilen habe Bottas akzeptiert, dass Hamilton einfach der schnellere Fahrer ist. „Diese Erkenntnis ist für einen Rennfahrer nicht leicht zu verdauen. Wir denken alle, dass wir die besten sind."

KRITIK AN GRID-SHOW

Die Prozedur vor dem Rennstart wurde um zehn Minuten verlängert, um bei speziellen Grands Prix wie Miami eine feierliche Zeremonie mit individuellen Fahrer-Vorstellungen durchzuführen. Beim Fahrerbriefing beklagten die Piloten, dass sie dadurch in ihrer Konzentration gestört werden. Sie kritisierten die Einführung solcher künstlichen Show-Elemente, wenn gleichzeitig die DRS-Zonen verkürzt würden.



XPB

Spektakel schon vor dem Start

KOMMENTAR

Irgendwie kommt mir das bekannt vor. Da gibt es ein, zwei langweilige Rennen, und schon wird die Formel 1 infrage gestellt. So, als ob das in der Geschichte des Motorsports nie passiert wäre. Seit Ende der 80er-Jahre erleben wir fast regelmäßig, dass ein Team überlegen ist. Erst McLaren, dann Williams, Ferrari, Red Bull, Mercedes und jetzt wieder Red Bull. Seit die Aerodynamik eine so dominante Rolle einnimmt, ist das Überholen schwer geworden. Das ist ein Naturgesetz. Nach der Prozession in Baku werden nun wieder die Groundeffect-Autos infrage gestellt. Plötzlich sind sie daran schuld, dass Überholen Schwerstarbeit ist. Haben die Kritiker vergessen, wie es in den letzten Jahren der alten Fahrzeuggeneration war? Da ging teilweise gar nichts mehr mit dem Überholen. Die Einführung der Groundeffect-Autos 2022 war ein spürbarer Fortschritt. Weil Autos, die den Großteil des Abtriebs über den Unterboden erzielen, weniger sensibel auf verwirbelte Luft reagieren. Das gaben sogar alle Fahrer zu. Jetzt monieren dieselben Fahrer, dass sie wieder stärker die Turbulenzen des Vordermanns spüren.

WILHELM

Nach ein paar langweiligen F1-Rennen wird immer sofort alles hinterfragt

Die lautesten Rufer sind die Piloten, die mit diesen Autos ein Problem haben. Zum Beispiel Carlos Sainz. Was haben sie erwartet? Mit der aerodynamischen Entwicklung gewinnen die Autos Abtrieb, und das bedeutet automatisch, dass mehr schlechte Luft produziert wird. Nun sollen die neuen Autos auch noch daran schuld sein, dass ein Team so überlegen ist. Habe ich da etwas verpasst? War nicht Mercedes acht Jahre lang das Maß aller Dinge? Mit Autos, die sich jetzt einige wieder zurückwünschen. Das Grundproblem im Motorsport ist doch eher, dass beim Start die Schnellen vorne stehen. Warum sollen die Langsamen plötzlich Land gewinnen? Das geht nur, wenn die Anforderungen für die Qualifikation und das Rennen so weit wie möglich auseinanderliegen. Ferrari und Red Bull machen es vor. Ferrari kann eine schnelle Runde, aber nicht die Distanz. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Braucht die Formel 1 andere Autos? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mex gegen Max

So viel scheint jetzt schon sicher: Der Weltmeister 2023 fährt einen Red Bull. Doch hat Sergio Pérez nach einem fulminanten Saisonstart eine echte Chance gegen Max Verstappen?

Von: **Michael Schmidt**

Das hatte sich Max Verstappen einfacher vorgestellt. Dabei sitzt er in einem Auto, das mindestens eine halbe Sekunde pro Runde schneller ist als die der Konkurrenz. Im Prinzip hat der Titelverteidiger nur einen Gegner. Und der sitzt im gleichen Stall. Ein Durchmarsch ist es für den schnellsten Rennfahrer der Neuzeit noch nicht. Nach fünf Rennen führt Verstappen nur mit 14 Punkten vor Pérez. Und der wittert Morgenluft. Der GP Miami hätte auch anders ausgehen können. Pérez startete von der Pole-Position, Verstappen von Platz 9. Weil er im ersten Q3-Versuch zwei Fehler einbaute und es einen zweiten Versuch nach dem Crash von Charles Leclerc nicht mehr gab.

Die Dominanz eines Teams könnte man ja noch aushalten, wenn es wenigstens intern einen echten Wettbewerb gäbe. So wie Ayrton Senna gegen Alain Prost bei McLaren. Oder Lewis Hamilton gegen Nico Rosberg in der einen Saison 2016. Meistens aber war die Ein-Team-Show auch eine Ein-Mann-Show. Ayrton Senna ließ 1990 und 1991 Gerhard Berger keine Chance. Michael Schumacher degradierte Rubens Barrichello zu Ferraris Nummer 1B. Sebastian Vettel gab Mark Webber das Nachsehen. Valtteri Bottas brauchte fünf Jahre, bis er einsah, dass Hamilton der bessere Fahrer ist. Und nach zwei Jahren im aktuellen Red-Bull-Duell führte Verstappen mit 38:6 im Trainingsvergleich, 849,5:495 nach Punkten und 25:3 nach Siegen. Eindeutiger geht es kaum.

> „Wenn dir der Speed fehlt, kannst du das Rennen nicht gewinnen. Ich hätte Max wohl auch bei gleicher Taktik nicht geschlagen."
>
> Sergio Pérez

Die Saison 2023 begann im gleichen Stil. Verstappen hängte Pérez in Bahrain um zwölf Sekunden ab. Doch dann drehte sich das Bild. Pérez gewann die Stadtrennen von Jeddah und Baku, dazu auch den Sprint zum GP Aserbaidschan. Er wusste auf jede schnelle Runde seines Teamkollegen eine Antwort und zog ihm schließlich den Zahn.

Verstappen zeigte Nerven. In Jeddah beschwerte sich der Weltmeister lautstark am Funk darüber, dass sein RB19 technisch zu anfällig sei und er erwarten könne, dass ihm das Team ein zuverlässiges Auto hinstelle. Aus Trotz

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

XPB

Pérez wittert seine Chance. In Miami entschied das bessere Reifenmanagement das interne Teamduell zugunsten von Verstappen

schlug er die Warnungen des Teams in den Wind, bestimmte Rundenzeiten einzuhalten, um keinen Ausfall zu riskieren. Stattdessen drehte Verstappen die schnellste Runde, um Pérez den Extra-Punkt zu entreißen. In Baku legte sich der Champion im Sprint mit George Russell an, was ihm einen Treffer am Seitenkasten einbrachte. Hinterher gab er dem Mercedes-Fahrer die Schuld für ein Manöver, das er früher wohl selbst genauso abgeliefert hätte wie Russell.

Verstappen zeigte Nerven

Schon im letzten Jahr reagierte der Holländer empfindlich auf den Monaco-Sieg des Stallrivalen. Der Verstappen-Clan forderte das Team unmissverständlich auf, das Auto in eine Richtung zu entwickeln, die dem Chefpiloten passt. Der RB18 untersteuerte in der Frühpase seines Daseins zu stark. Red Bull reagierte prompt. Nur ein Rennen nach dem GP Monaco konnte Verstappen das Auto wieder so abstimmen, wie es ihm passte. Die Ingenieure hatten dem Rennwagen ein breiteres Setup-Fenster spendiert und ihn um ein paar Pfunde erleichtert. Aus Sicht von Pérez wurde das Auto unberechenbarer.

In diesem Jahr muss er diesen Nachteil nicht fürchten. Der Red Bull ist ein so ausgewogenes Rennauto, dass sich beide Fahrer wohlfühlen. „Ich habe viel mehr Vertrauen in das Heck“, gibt Pérez zu. Ist das die Chance seines Lebens? Die Siege von Jeddah und Baku schreibt man jetzt seiner Vorliebe für Straßenkurse zu. „Ich mag diese Art Rennstrecken. Du musst mit dem Druck umgehen können, nicht einen Fehler machen zu dürfen.“ Verstappen dagegen gibt zu, dass Stadtkurse nicht zu seinen Favoriten zählen: „Ich habe lieber flüssige und schnelle Kurven.“

Pérez gab die Gala-Vorstellung in Baku sichtlich Aufwind. „Ich habe beide Rennen aus eigener Kraft gewonnen.“ Verstappen gab in Jeddah dem schlechten Startplatz nach einem Defekt in der Qualifikation und in Baku dem unglücklichen Timing des Safety Cars die Schuld für die Niederlage. Seine Verfolger, darunter Pérez, bekamen einen Gratis-Stopp. Doch Pérez weigert sich, von einem Geschenk zu sprechen: „Ich habe das Rennen gewonnen, weil ich Max in einen frühen Boxenstopp getrieben habe.“ Teamchef Christian Horner beruhigte seinen Starpiloten, dass er nur durch das Rennpech geschlagen worden sei. Um ihm das Gefühl zu geben: Das Team steht hinter dir. Was zeigt, wer bei Red Bull die Hosen anhat.

In seiner Zeit bei Sauber und Racing Point stand Pérez im Ruf, ein Reifenflüsterer zu sein. Doch plötzlich traf er bei Red Bull auf einen Teamkollegen, der das besser konnte als er. „Der Red Bull muss anders gefahren werden. Gegen Ende der Saison 2021 wurde ich besser, doch dann kamen die neuen Autos, und ich wurde wieder zurückgeworfen“, erinnert sich Pérez.

Im Winter ging der sechsfache GP-Sieger mit seinen Ingenieuren in Klausur. „Da habe ich viel gelernt. Ich verstehe jetzt das Auto besser und fühle mich mehr denn je als Red-Bull-Fahrer. Für mich ist das der Schlüssel. Ich bin am Sonntag ein besserer Fahrer geworden und werde deshalb auf jeder Strecke stark sein. Was ich in Baku getan habe, kann ich überall tun.“ In Miami schonte Pérez seine Reifen eine Spur zu viel. Trotzdem sah er ein: „Max war auf den harten Reifen einfach zu schnell für mich.“

Pérez glaubt daran, dass ihm das Team eine faire Chance gibt: „Sie haben uns in Jeddah, Baku und Miami bis zum Schluss kämpfen lassen, obwohl man dadurch riskiert, dass ein Defekt auftritt. Sie wissen, dass wir Respekt voreinander haben. Deshalb haben wir freie Fahrt. Unser Rad-an-Rad-Kampf in Miami war eng. Ein Schritt weiter, und wir hätten uns berührt.“

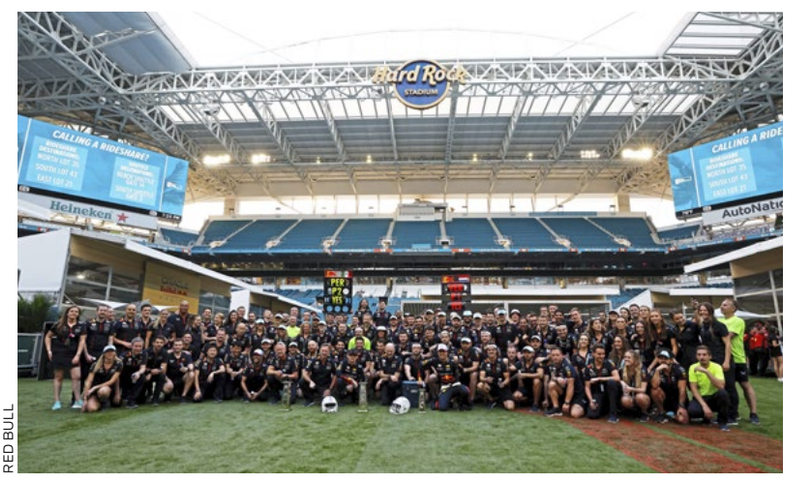
Auch nach der Niederlage in Miami ist Pérez überzeugt: „Ich weiß, dass es eine der schwersten Aufgaben ist, gegen Max zu bestehen, aber ich glaube an mich und meine Fähigkeiten. Ich kann ihn schlagen, wenn ich das Niveau halten kann.“ ■

RED BULL

Teamchef Christian Horner muss den Frieden im internen Duell wahren

XPB

In den ersten fünf Rennen lagen Pérez und Verstappen oft auf Augenhöhe



RED BULL

Red Bull hat mehr WM-Punkte als Aston Martin und Mercedes zusammen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

DRS-Zonen zu kurz

Nach der Überholdiät in Baku stand die verkürzte DRS-Zone in der Kritik. Die FIA kürzte auch in Miami zwei der drei Überholzonen und begründete das mit ihren Simulationen.

Von: **Michael Schmidt**

Der GP Aserbaidschan erntete viel Kritik. Überholmanöver waren Mangelware. Nur die Red-Bull-Piloten profitierten vom DRS-Effekt. Der Rest kam trotz geöffnetem Heckflügel-Flap kaum bis auf gleiche Höhe. Insgesamt wurden 18 Überholmanöver gezählt. Die Fahrer machten eine zu kurze DRS-Zone verantwortlich. Sie war im Vergleich zu 2022 um 100 Meter geschrumpft. Dabei hatte es schon im Jahr davor nur 21 Überholmanöver gegeben.

Die FIA reduzierte auch in Miami zwei der drei DRS-Zonen um jeweils 75 Meter. Die Zahl der Überholmanöver stieg dennoch von 46 auf 54. FIA-Rennchef Nikolas Tombazis verteidigte die Maßnahme: „Wir legen die Länge der DRS-Zonen vor der Saison fest. Die Teams und Fahrer wissen also Bescheid. Grundlage sind Simulationen. Wir wollen, dass der Hintermann erst kurz vor der Bremszone zum Auto davor aufschließt. Es soll nicht zu einfach werden. Die Simulation ist natürlich mit Fehlern behaftet. Nicht jedes Auto reagiert gleich auf Turbulenzen. Dazu ist die Motor-Power und der DRS-Effekt immer etwas unterschiedlich.“ ■

WILHELM

Viele Fahrer wünschen sich längere DRS-Zonen für mehr Action

Formel 1

Kein Geisel-Austausch

Die Akte Mekies zu Alpha Tauri ist noch nicht geschlossen. Ferrari will im Austausch eine frühere Freigabe von Red-Bull-Ingenieuren erreichen. Doch bei Red Bull weiß man nicht, wer diese Ingenieure sein sollen.

Von: **Michael Schmidt**

Noch ist nicht geklärt, wann Ferrari-Sportdirektor Laurent Mekies als Teamchef zu Alpha Tauri wechseln darf. Mekies hat noch einen Vertrag bis Ende 2025 und dann eine Arbeitssperre. Ferrari-Capo Frédéric Vasseur will den Franzosen erst freigeben, wenn er seinerseits die Ingenieure vorzeitig bekommt, die Ferrari von Red Bull abwerben will. Italienische Quellen hatten vorzeitig die Namen von Technikdirektor Pierre Waché und Aero-Chef Enrico Balbo ins Gespräch gebracht. Die sind es aber sicher nicht, heißt es nun aus Ferraris Dunstkreis. Waché war schon 2022 von Vasseurs Vorgänger Mattia Binotto vergeblich umgarnt worden.

Für Ferrari wäre eine Auffrischung des Designbüros durch Techniker vom Weltmeister wichtig, weil Red Bull über das umfassendste Wissen zu den Groundeffect-Autos verfügt. Jedes Upgrade funktioniert. Bouncing ist kein Thema. Der DRS-Vorteil ist überragend. Red-Bull-Teamchef Christian Horner erteilt Ferrari eine Absage, in Milton Keynes zu wildern: „Waché und Balbo sind letzte Woche zu mir gekommen und haben mir versichert, dass nichts an den Gerüchten dran ist. Ich weiß auch nichts von anderen Ingenieuren, die es nach Maranello zieht. Einige wurden wohl kontaktiert, aber keiner will weg. Es wird keinen Geisel-Austausch mit Mekies geben, weil wir keine Geiseln haben.“ ■

WILHELM

Die Freigabe von Ferrari-Sportdirektor Laurent Mekies zieht sich noch hin

NACHRICHTEN

QUALI-EXPERIMENTE

In Imola will die Formel 1 ein neues Quali-Format testen, bei dem die Reifensorten vorgeschrieben werden. Im Q1 darf nur Hard verwendet werden, in Q2 nur Medium und in Q3 nur Soft. Das Experiment soll nach letzten Plänen in Budapest wiederholt werden.

NEWEY BLEIBT

Red Bull hat die Vertragsverlängerung mit Star-Designer Adrian Newey bestätigt. Der 64-jährige Engländer arbeitet seit 2006 als Technikchef für Red Bull, hat sich in den letzten Jahren aber stark aus der Formel-1-Entwicklung zurückgezogen. Red Bull betraut ihn nebenbei noch mit anderen Projekten wie dem neuen Straßen-Supercar RB17.

F1-DEBÜT FÜR F2-STARS

Die Alpine-Junioren Jack Doohan und Victor Martins durften am 8. und 9. Mai in Monza Formel-1-Kilometer abspulen. Für Martins ein Debüt. Der Rennstall stellte dafür einen Alpine A521 von 2021 bereit.

SHOW VOR SICHERHEIT

Die F1-Fahrergewerkschaft hat die FIA darüber informiert, dass nach Rennhalbzeit wenn möglich keine roten Flaggen mehr geschwenkt werden sollen. Und wenn ein Abbruch nicht zu vermeiden ist, soll spät im Rennen nicht mehr stehend gestartet werden. Die FIA antwortete, dass sich die Teams selbst für das aktuelle Prozedere entschieden hätten und nicht die FIA.

VERTRAUEN WIEDER DA

Zu Beginn der Saison hatte Alpha-Tauri-Teamchef Franz Tost noch geschimpft, dass er seinen Ingenieuren nicht mehr vertraue, weil die Prognosen nicht eingehalten würden. Das habe sich mittlerweile geändert: „Die Person, der ich nicht traue, ist weg. Den anderen traue ich“, so Tost. Angeblich soll Aero-Chef Dickon Balmforth das Team verlassen haben.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

100 JAHRE LE MANS

SPEZIAL

ENTDECKEN SIE DIE HIGHLIGHTS UND HINTERGRÜNDE DER BEKANNTESTEN RENNSTRECKE DER WELT!

JETZT IM HANDEL ODER HIER BESTELLEN

+49 781 639-6659 | AUTOMOTORSPORT@BURDADIRECT.DE
AUTO-MOTOR-UND-SPORT.DE/LEMANS

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Monaco-Sieger und neuer WM-Führender – der Neuseeländer Nick Cassidy ist der Mann der Stunde

MOTORSPORT IMAGES

Nick der Eroberer

Die Überhol-Festspiele der Formel E setzten sich auch in Monaco fort. Ganze 116 Positionswechsel zählten die Statistiker beim Saisonhöhepunkt im Fürstentum. Der Jaguar-Kundenpilot Nick Cassidy gewann das zweite Rennen in Folge und entthronte Porsche in beiden WM-Wertungen.

Von: **Philipp Körner**

Es klingt paradox, aber Porsche und Monaco passen wohl einfach nicht zusammen. Wie im letzten Jahr erlebten die Deutschen einen bitteren Tag an der Côte d'Azur. Im Gegensatz zu 2022, als Pascal Wehrlein sogar das Rennen angeführt hatte und dann mit einem skurrilen Defekt ausgefallen war, sollte die diesjährige Ausgabe jedoch durchweg hoffnungslos verlaufen. Schon im ersten Training eines stark komprimierten Renntags ärgerte man sich mit anfänglichen Technikproblemen herum, die wichtige Setup-Arbeiten aufschoben. Diesem Rückstand hinkten der deutsche Hersteller und seine Piloten Pascal Wehrlein und António Félix da Costa bis in das Qualifying hinterher. Strafenbereinigt wurde der WM-Führende Wehrlein Zwölfter, sein portugiesischer Kollege Da Costa nur 17.

Doppelter Pole-Fluch

Stark verbessert präsentierte sich derweil Nissan. Das Werksteam drang nicht nur in die K.o.-Duelle vor, sondern schaffte mit Sacha Fenestraz auch den Einzug in das Finale. Dort traf man auf den Kundenpiloten Jake Hughes. Der McLaren-Mann, der erneut seinen Teamkollegen René Rast überflügelt hatte, verlor auf seiner Runde dann ausgangs des Tunnels das Heck und verpasste so deutlich die Hafenschikane.

Die Freude über Fenestrazs zweite Saison-Pole-Position hielt

> „In den Trainings war ich nur 21. Dann hatten wir Probleme in der Quali, weswegen ich mit Rang 9 happy war. Das Team wurde für die harte Arbeit belohnt."
>
> Nick Cassidy

aber nur kurz. Wegen einer zu hohen Leistungsabgabe kassierten die Stewards die Zeit des Franzosen ein und stuften ihn final auf dem zweiten Startplatz ein. Norman Nato (Nissan), Maximilian Günther (Maserati-DS) und Dan Ticktum (NIO 333) komplettierten die recht außergewöhnliche Top 5. Wehrleins erstarkte Herausforderer Mitch Evans (Jaguar) und Nick Cassidy (Envision-Jaguar) qualifizierten sich auf den Rängen 6 und 9.

In der Startphase hielt zunächst Hughes seine geerbte Spitzenposition. Wie so oft übte sich das Feld abseits einiger mutiger Attacken zu Beginn in Disziplin – nur um wenig später intensiv an der Eskalationsschraube zu drehen. Dabei kamen sich unter anderem André Lotterer (Andretti-Porsche) und René Rast in Kurve 19 in die Quere. Rast hatte sich dort außen neben Lotterer geschoben. Im Anschluss an Berührungen mit Rast und der Streckenbegrenzung musste Lotterer aufgeben. Noch sichtbar frustriert äußerte er sich bei ProSieben: „René hat mich reingedrückt. Er sollte mehr Erfahrung haben." Für ihn sei der dreimalige DTM-Champion „zu viel" Risiko eingegangen. René Rast erwiderte nach seinem, von einem späteren Schaden ebenfalls zerstörten Rennen: „Ich kann mir nichts vorwerfen."

Während durch die ersten Attack-Mode-Aktivierungen die Intensität weiter stieg, gab sich der spätere Sieger Cassidy bei sei-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Jaguar zog deutlich an Porsche vorbei: Momentaufnahme oder Status quo?

MOTORSPORT IMAGES

Auch in Monaco wurde viel überholt, reichlich Rudelbildung gab es beim Hotel

MOTORSPORT IMAGES

Als es zählte, baute Cassidy genügend Vorsprung auf die Verfolger auf

nen frühen Überholmanövern nachdrücklich, aber risikoavers. In der achten von 29 Runden übernahm der Neuseeländer erstmals die Führung. Einen Umlauf später nutzte er seinen ersten, drei Minuten langen Boost. Ticktum, Evans und Jake Dennis (Andretti-Porsche) bildeten zu diesem Zeitpunkt die Top 3. Dennis war vom elften Startplatz ähnlich smart nach vorn geeilt.

Weltmacht Neuseeland

In der elften Runde bog Evans ebenfalls als Führender in die Schleifen ab und zog zum Auftakt eine einminütige Extra-Leistung. Nachdem Cassidy mit seiner noch fehlenden Minute und Evans mit den noch ausstehenden drei Minuten ihre Pflicht erledigt hatten, belegten sie zur Rennhalbzeit die ersten zwei Plätze. Dennis hatte sich dank guter Effizienz als Dritter herauskristallisiert.

Die beiden Neuseeländer lieferten sich ein enges Duell, das Evans noch mit auslaufender 350-kW-Power in Führung springen sah. Cassidy konnte wenig später den Platztausch jedoch wieder rückgängig machen. Bei ihrem Hin und Her im zweiten Renndrittel positionierte sich Dennis als potenzieller Abstauber und eröffnete teils einen Dreikampf. Pascal Wehrlein lag parallel auf dem punktelosen elften Rang. In der 22. Runde musste das Safety Car zum ersten Mal ausrücken, nachdem Maserati-Mann Günther dem NIO-Piloten Ticktum ins Heck gerauscht war und Ersterer vor dem Kasino abstellte. Für den Allgäuer Monaco-Auswanderer war es der Tiefpunkt eines seltsamen Tages, der außer Regelverwirrung in der Quali auch einen Kontakt mit Teamkollege Edoardo Mortara beinhaltete. Insgesamt fiel Maserati nach dem Berliner Lichtblick wieder ins Chaos zurück.

Im Anschluss an den Restart blieb die Spitze zwar eng zusammen, doch Zurückhaltung bei der Energienutzung – trotz fehlender Zusatzrunden – verhinderte vorn Verschiebungen. Eine zweite Neutralisierung beendete die Action des Highlights schließlich vorzeitig: Sam Bird (Jaguar) hatte den schon vorher frontflügellosen Nico Müller (Abt-Mahindra) in Runde 28 wenig durchdacht in der ersten Kurve abgeräumt. Das in Sainte-Dévote gestrandete Cupra-Auto ließ Renndirektor Scot Elkins keine andere Wahl. Größter Profiteur war Pascal Wehrlein, der durch Birds Fünf-Sekunden-Strafe auf P10 aufrückte. Trotzdem übersprang Rennsieger Cassidy ihn in der Fahrerwertung locker. Der Envision-Pilot führt nun mit 121 Zählern, Wehrlein liegt 20 Punkte dahinter. Cassidy berichtete: „In den Trainings war ich nur 21. Dann hatten wir Probleme in der Quali, weswegen ich mit Rang 9 happy war. Das Team wurde für die harte Arbeit belohnt.“ Den Titelkampf stellte er vorerst hinten an. „Das wird eine coole Restsaison. Erst mal feiern wir!“ ■

FORMEL E IN MONACO

9. Rennen am 6. Mai 2023, 29 Runden à 3,337 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Nick Cassidy (NZ)	Envision-Jaguar	50.23,842 min
2.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 0,390 s
3.	Jake Dennis (GB)	Andretti-Porsche	+ 1,017 s
4.	Sacha Fenestraz (F)	Nissan	+ 2,148 s
5.	Jake Hughes (GB)	McLaren-Nissan	+ 2,788 s
6.	Dan Ticktum (GB)	NIO 333	+ 3,368 s
7.	Jean-Éric Vergne (F)	DS Penske	+ 4,374 s
8.	Sébastien Buemi (CH)	Envision-Jaguar	+ 4,783 s
9.	Stoffel Vandoorne (B)	DS Penske	+ 5,394 s
10.	Pascal Wehrlein (D)	Porsche	+ 6,705 s

WM-STAND FAHRER

1.	Nick Cassidy	121 Punkte
2.	Pascal Wehrlein	101
3.	Jake Dennis	96
4.	Mitch Evans	94
5.	Jean-Éric Vergne	87
6.	António Félix da Costa	68
7.	Sam Bird	62
8.	Sébastien Buemi	61
9.	Jake Hughes	45
10.	René Rast	40

WM-STAND TEAMS

1.	Envision-Jaguar	182 Punkte
2.	Porsche	169
3.	Jaguar	156
4.	Andretti-Porsche	119
5.	DS Penske	115
6.	McLaren-Nissan	85
7.	Nissan	30
8.	Maserati-DS	29
9.	NIO 333	28
10.	Mahindra	27

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die LMH von Toyota und Ferrari liegen in der WEC vor den LMDh von Porsche und Cadillac

WEC

Fifty-Fifty bei BOP?

Was das Thema BOP in der Hypercar-Topklasse betrifft, so klingt alles einfach: Die zwei LMDh-Hersteller Cadillac und Porsche haben bisher kein WM-Rennen gewonnen und landeten nur mit Glück auf dem Podest. Daher wäre es logisch, die BOP entsprechend anzupassen. Erst bei den Details stellt sich heraus, dass das alles nicht so einfach ist.

Von: **Marcus Schurig**

Das Warten hat begonnen: Verändern die Ausrichter die BOP vor dem 24h-Rennen in Le Mans noch mal, oder bleibt alles beim Alten? Bisher sind die LMH (Hypercars) aus der WM klar überlegen: Toyota gewann drei Rennen, Ferrari landete immer auf dem Podest. Die beiden LMDh-Hersteller Porsche und Cadillac hatten in der Regel Rundenrückstand, nur ein Podestplatz für Porsche in Portimão steht in den Ergebnislisten. Was müsste BOP-seitig passieren, um das für Le Mans noch zu ändern?

Bei der BOP in der WM-Topklasse gibt es drei Faktoren: einen formalen, einen inhaltlichen und einen strukturellen. Das formale Problem: Toyota sagt, es kann gar keine BOP-Anpassung mehr geben, weil die sogenannte Plattform-BOP für die beiden Gruppen LMH und LMDh nur alle zwei Rennen angepasst werden darf. Das hätte also nach Portimão passieren müssen, was Toyota offenbar erfolgreich verhinderte.

Bedeutet: Für Toyota ist die BOP-Diskussion beendet. Cadillac und Porsche gehen davon aus, dass eine Anpassung außerhalb der Reihe möglich ist. Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach sagt, es müsse eine Anpassung geben, die einzige Frage sei nur, wie groß sie ausfallen soll.

Zugunsten oder zulasten?

Womit wir beim zweiten Punkt sind, dem inhaltlichen Problem: Wie lautet das korrekte Delta zwischen LMH und LMDh, und wie kann man es überbrücken? Stark vereinfacht ausgedrückt fehlt Cadillac etwa eine halbe Sekunde pro Runde, Porsche eine Sekunde – immer bezogen auf die Benchmark Toyota. Das Problem: Toyota dominiert, auch wegen der herausragenden Teamqualitäten wie bei Strategie oder Reifennutzung. Gleichzeitig haben die Japaner keine echte Konkurrenz, was nahelegt, dass sie im Rennen nicht alles zeigen.

Nehmen wir trotzdem mal an, der genannte Abstand stimmt, so müsste man über die Plattform-BOP mit einer Anpassung zwischen LMH und LMDh reagieren.

> „Man könnte den notwendigen BOP-Schritt ja auf beide Konzepte verteilen, das wäre vielleicht der schlauste Weg, weil die Änderungen für jede Marke marginaler ausfallen."
>
> Porsche-Projektleiter Kuratle

Porsche zum Beispiel sagt, man müsse Gewicht und Leistung anpassen, um das Delta zu kompensieren. Der Vorschlag: 25 Kilo und 20 PS. Laut FIA-Berechnung sind 10 Kilo zwei Zehntel, dito 10 PS, macht nach Adam Riese etwa neun Zehntel. Das ist aus Porsche-Sicht verständlich, denn die Datenanalysen zeigen, dass Porsche grob eine Sekunde fehlt. Vertrackt wird es, weil dem anderen LMDh-Hersteller Cadillac nur eine halbe Sekunde fehlt – die LMDh-Fraktion kann also gar nicht mit einer Stimme sprechen.

Die nächste Frage lautet: Soll der Porsche-Vorschlag zugunsten der LMDh oder zulasten der LMH erfolgen? Der erste Vorschlag, den LMH 25 Kilo aufzudrücken, scheiterte vor dem WM-Lauf in Spa. Würde man einer Klasse die ganze Anpassung auflasten, geriete man wenige Wochen vor dem wichtigsten Rennen des Jahres in eine Zwickmühle, denn die LMH-Teams müssten die neue Kombination aus mehr Gewicht und weniger Leistung noch mal abtesten. Porsche-LMDh-Projektleiter Urs Kuratle schlägt daher einen anderen Weg vor: „Man könnte den BOP-Schritt ja auf beide Klassen verteilen – also 10 PS weniger für die LMH, 10 PS mehr für die LMDh. Das wäre vielleicht die schlauste Lösung, weil die Änderungen für jede Marke marginaler ausfallen und deshalb niemand testen muss." Vermutlich würden ACO/FIA aber eh den Cadillac als LMDh-Referenz nehmen, weil der Abstand zur Spitze im Vergleich zu Porsche deutlich geringer ausfällt.

BOP mit Systemfehler?

Womit wir beim strukturellen Problem der BOP sind: Die Ausgangslage bei der Performance ist zumindest im ersten Jahr bei jedem Hersteller anders, doch die Einzeleinstufungen für die Marken wurde bereits vor dem Saisonstart in Sebring fixiert, um Sandbagging im Vorfeld von Le Mans zu unterbinden. Diese Regel schränkt die Flexibilität der BOP-Macher stark ein, weil sie Anpassungen, wenn überhaupt, nur über die Plattform-BOP machen können. Wenn Toyota 25 Kilo mehr Gewicht bekommt, gilt das auch für Ferrari und Peugeot. Das bedeutet aber, dass der Peugeot mitgefangen wäre, obwohl er eh schon hinterherfährt.

Auch vor diesem Hintergrund böte es sich an, die Anpassungen auf die beiden Subklassen LMH und LMDh zu splitten. Wenn das passiert, dann läuft die Kompensation aber eher auf eine halbe Sekunde als auf eine Sekunde hinaus, sagen Insider. Die Berechnung des Deltas zwischen LMH und LMDh bleibt aus zwei Gründen unpräzise: Erstens ignoriert die BOP die Fahrergewichte, was schlicht ein Fehler ist. Zweitens dominiert Toyota aufgrund von Teamfaktoren wie Fahrerqualität und Reifennutzung. Die BOP soll aber nur das Performance-Potenzial der Autos ausgleichen – und explizit nicht die Teamqualität.

Vermutlich genau aus diesem Grund fordern einige Hersteller bereits, in Zukunft die Einzeleinstufungen der Marken wieder von Rennen zu Rennen anpassen zu können, denn nur so könne man einen „Ausreißer" wie Toyota einfangen. Wer sich dagegen wehrt? Besonders Toyota! ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

NLS-Zukunft: Konzeptpapier abgelehnt

Weiter Hin und Her um NLS

Den neun Clubs, die zusammen die VLN Sport GmbH bilden und zu 40 Prozent an der VLN VV GmbH beteiligt sind, lag ein Konzeptpapier der Nürburgring Holding zur Zukunft der NLS vor, das nun mit 7:2 Stimmen abgelehnt wurde. Jetzt steht der nächste Schlagabtausch bevor.

Von: **Bianca Leppert**

Der Kampf um die Nürburgring Langstrecken-Serie geht in die nächste Runde. Nachdem die Nürburgring Holding die Zukunft der NLS gemeinsam mit dem AvD selbst in die Hand nehmen will, hatte man den neun Clubs das Angebot gemacht, mit einem Anteil von 24 Prozent weiterhin mitmischen zu dürfen. 51 Prozent würden bei der Holding liegen, 25 Prozent beim AvD. Seit NLS 3 lag den Clubs das Konzeptpapier vor. Danach hatten sie Gelegenheit sich rechtlich und steuerlich beraten zu lassen.

Das Ergebnis bei der Abstimmung in der vergangenen Woche: Sieben Clubs, davon sechs aus dem ADAC, stimmten dagegen und zwei Vereine dafür. Letztere können im Alleingang aber nichts von der bisherigen Infrastruktur nutzen, denn es fehlt die Zweidrittel-Mehrheit. Bis Ende Mai soll nun seitens der Clubs ausgearbeitet werden, unter welchen Bedingungen eine Zusammenarbeit überhaupt vorstellbar wäre. Bei der jetzigen Version fürchteten die sieben Gesellschafter wohl, mehr und mehr Mitspracherecht für die Serie zu verlieren, die man selbst aus der Taufe gehoben hat.

BR FOTO

In den nächsten Wochen wird sich zeigen, wo die NLS-Zukunft hinführt

Man munkelt, es habe zuvor auch eine Sitzung der involvierten ADAC-Clubs gemeinsam mit der Zentrale in München gegeben. Offenbar soll es im Rahmen des 24h-Rennens auf dem Nürburgring nun zu weiteren Gesprächen auf höchster Ebene kommen. Dabei stellt sich die Frage, wie weit der ADAC gehen würde, um Druck auszuüben. Hier kursieren derzeit verschiedene Szenarien in der Gerüchteküche.

Wer sich denkt, die sieben Clubs sollen doch einfach ihre eigene Serie machen, da man ja ohnehin über alles verfügt, was nötig ist, vergisst einen wichtigen Joker auf Seiten der Nürburgring Holding: Die entscheidet am Ende des Tages über die Terminvergabe am Ring. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NUR 136 STARTER AM RING

Die vorläufige Teilnehmerliste für das 24h-Rennen Nürburgring ist raus und gibt mit 136 Teilnehmern nicht gerade Anlass für Freudensprünge. Im Vorjahr waren es ebenfalls nur 138 Teams. 2021 kam man auf 125 gemeldete Fahrzeuge. Allerdings waren das auch die Jahre, die noch stark von der Corona-Pandemie beeinflusst wurden.

TOP-QUALI-TEILNEHMER FIX

Bei den NLS-Läufen und beim 24h-Qualirennen gibt es jedes Jahr ein kompliziertes Prozedere, in dem sich die Top-Teams schon vorab für das entscheidende Top-Q2-Quali beim 24h-Rennen qualifizieren können. Im Top2-Quali wird um die Pole und die vorderen Startplätze gefahren. In diesem Jahr gehen vier Tickets an Mercedes-AMG (zwei davon Pro-Am), drei an Porsche, drei an BMW (eines Pro-Am) und jeweils eines an Ferrari, Lamborghini und Audi. Die besten fünf aus dem Top-Q1-Quali können am Rennwochenende selbst auch noch in das Top-Q2-Quali aufrücken.

NENNLISTE 24H LE MANS

Der Le-Mans-Veranstalter ACO hat letzte Woche die finale Nennliste für das 24h-Rennen am 10. und 11. Juni veröffentlicht. Überraschungen gab es keine, bestenfalls neue Details: Die Hypercar-Topklasse geht mit 16 Startern ins Rennen (das größte Starterfeld seit 2011), darunter drei Werks-Porsche sowie der Kunden-963 vom Team Hertz-Jota. Bei den Privatteams wurde das zweite Hypercar von Jim Glickenhaus bestätigt, als Piloten fahren hier neben Stammfahrer Franck Mailleux der Franzose Nathanaël Berthon sowie der ehemalige mexikanische F1-Pilot Esteban Gutiérrez.

IMSA-BOP FÜR LAGUNA SECA

Die IMSA Meisterschaft hat vor dem vierten Saisonlauf in Laguna Seca eine neue Balance of Performance (BOP) veröffentlicht. In der GTP-Klasse darf BMW 4 kg ausladen, allerdings wurde die Leistung (minus 3 kW) und die Energiemenge reduziert. Die Acura müssen 4 kg zuladen, die Leistung blieb unangetastet. Porsche muss 2 kg zuladen und verliert 1 kW Leistung, Cadillac verliert 2 kW, darf aber 1 kg ausladen. Die einzige Anpassung bei den GT3-Autos betrifft BMW: Die M4 GT3 müssen 10 kg zuladen, bekommen allerdings auch 4 kW mehr Leistung.

IMSA

BLOMQVIST VOR ABSPRUNG?

Die Gerüchte verdichten sich, dass der Acura-Werksfahrer und amtierende IMSA-Champion Tom Blomqvist in die IndyCar-Serie abwandern wird. Angeblich liegt dem Sohn von Rallye-Legende Stig Blomqvist ein Vertrag seines IMSA-Teams Meyer Shank Racing für die IndyCar-Saison 2024 vor. Prinzipiell verdienen die IndyCar-Piloten deutlich mehr Geld als die Top-Fahrer in der IMSA-Meisterschaft.

WEC: HEIZDECKEN-DEBATTE

Nach zahlreichen Unfällen beim dritten WM-Lauf in Spa hat die FIA eine Analyse der Ereignisse eingeleitet, wie ACO-Insider bestätigen. Das 2023 eingeführte Verbot von Heizdecken in der Sportwagen-WM hatte besonders in der GTE-Am-Klasse für Wirbel gesorgt, weil ausgerechnet die Amateure auf Reifen antreten müssen, die für den Einsatz von Heizdecken entwickelt wurden. Angeblich könnten die Heizdecken für Le Mans ein Comeback erleben, aber wohl nur in der GTE-Am-Kategorie.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die blaue Macht

Vor 50 Jahren griff Matra erstmals nach der Krone in der Marken-WM. Nach ihrem Formel-1-Ausstieg konzentrierten sich die Franzosen auf die Sportwageneinsätze. Ferrari hielt jedoch bis zum Finale dagegen. Schließlich holten die Blauen den Titel samt dem zweiten Le-Mans-Sieg – ein Triumph für die Grande Nation.

Von: **Dirk Johae**

Henri Pescarolo ist außer sich. Der viermalige Le-Mans-Sieger muss mit ansehen, wie einer seiner ehemaligen erfolgreichen Rennwagen versteigert wird. Es ist der Matra MS670, mit dem der Franzose 1972 seinen ersten Le-Mans-Erfolg gefeiert hat, damals nach 22 Jahren der erste Sieg für ein französisches Auto bei diesem 24-Stunden-Rennen. Seit 1976 stand dieser historisch bedeutende Rennwagen im Matra-Museum. Für seinen Teamkollegen Graham Hill vollendete dieser Erfolg das Triple aus Monaco-Sieg, Indy-500-Erfolg und Triumph beim 24-Stunden-Rennen an der Sarthe – als bis heute einziger Fahrer. Henri Pescarolo eröffnete damals die Reihe von drei Le-Mans-Siegen in Folge.

MOTORSPORT-IMAGES

Le-Mans-Sieg Nummer 2: Henri Pescarolo im Matra vor Ferrari

Nationales Erbe

Fast 50 Jahre später will er sein ehemaliges Auto retten. „Es ist ein Monument des Weltmotorsports oder zumindest Frankreichs“, appelliert Pescarolo. Es gehöre als nationales Erbe geschützt wie auch die weiteren Rennwagen der Sammlung. Es hilft nichts: Für fast sieben Millionen Euro wird der Matra-Simca im Februar 2021 verkauft. Damit bezahlt die Lagardère-Gruppe Entschädigungen für ehemalige Mitarbeiter, die 2003 von der Schließung der Matra-Autosparte betroffen waren.

Zurück ins Jahr 1972: Bei Matra-Simca standen die Zeichen auf Umbruch. In der Formel 1 wurde nur noch ein Auto mit Chris Amon als Fahrer eingesetzt. Der dritte Platz beim Heim-GP in Clermont-Ferrand (nach Pole-Position) blieb das beste Saisonergebnis. Am Ende des Jahres stieg Matra aus, und das Team konzentrierte sich künftig auf seine Sportwagen-Einsätze. Im Gegensatz zur Vorsaison trat es 1973 in der Weltmeisterschaft an. Dazu verlagerte Matra-Chef

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Heimsieg in Burgund 1973: Gérard Larrousse (am Steuer) und Henri Pescarolo feierten in Dijon ihren zweiten Saisonsieg vor Ferrari

MOTORSPORT IMAGES

„Die Autos waren stets sehr sicher, und es steckte immer so viel Wissenschaft in allem, was Matra gemacht hat. Außerdem war die Atmosphäre gut."

Gérard Larrousse

Jean-Luc Lagardère das Rennteam nach Le Castellet.

Nur die Motorenentwicklung blieb in Velizy-Villacoublay im Speckgürtel von Paris. Der lautstarke Matra-V12 mit 60-Grad-Bankwinkel entsprach dem Formel-1-Motor von Konstrukteur Georges Martin, wurde von ihm aber für die Langstreckenrennen von über 500 PS auf 450 PS gedrosselt. „In der Motorenentwicklung machte Matra 1973 und 1974 große Fortschritte bei der Verbesserung des Drehmoments", lobte der damalige Werksfahrer Gérard Larrousse. Alle Maßnahmen sollten die V12-Triebwerke standfester machen. Dazu zählte auch die Verbesserung des Ölkreislaufs durch eine zweite Ölpumpe. Für Le Mans wurde außerdem die Drehzahl in den kleineren Gängen auf 9500/min begrenzt. Das 24-Stunden-Rennen in der Heimat hatte weiter einen hohen Stellenwert. Im Kampf gegen Ferrari kam dort erstmals die verbesserte B-Version des MS670 zum Einsatz. Zwar hatte das MS72-Triebwerk weniger Leistung als der Ferrari V12. „Aber unser Auto besaß dafür ein besseres Fahrverhalten", sagte Gérard Larrousse.

Le Mans im Fokus

Das Team um Chefkonstrukteur Bernard Boyer verbesserte den MS670 in vielen Punkten: Das Monocoque wurde noch leichter und die Aerodynamik weiter verbessert, unter anderem durch eine leichtere und kürzere Nase. Außerdem wurden die hinteren Scheibenbremsen nach innen verlegt. Statt innenbelüfteter Bremsscheiben setzte das Team vorne wie hinten für Le Mans auf massive Scheiben.

Ein beständiges Experimentierfeld blieb allerdings das Fünfganggetriebe. In Le Mans setzte Matra bei allen vier Autos auf eine Porsche-Entwicklung statt auf die Zulieferer Hewland oder ZF. Matra Sports kaufte zehn Exemplare zum Stückpreis von 35 000 D-Mark.

Im Rennen bereiteten die Reifen große Sorgen. Nach drei Reifenplatzern wollte Matra-Chef Lagardère seine verbliebenen zwei Autos sogar zurückziehen. Aber Goodyear-Einsatzleiter Ed Alexander überredete ihn zum Weitermachen. Zwar blieben Gérard Larrousse und Vorjahressieger Henri Pescarolo von Reifenschäden verschont. Sie kämpften dafür mit anderen Defekten, die sie immer wieder zurückwarfen. Erst mit dem Motorschaden am schnellsten Ferrari von Jacky Ickx und Brian Redman kurz vor Schluss war der Weg frei zum zweiten Matra-Sieg in Le Mans.

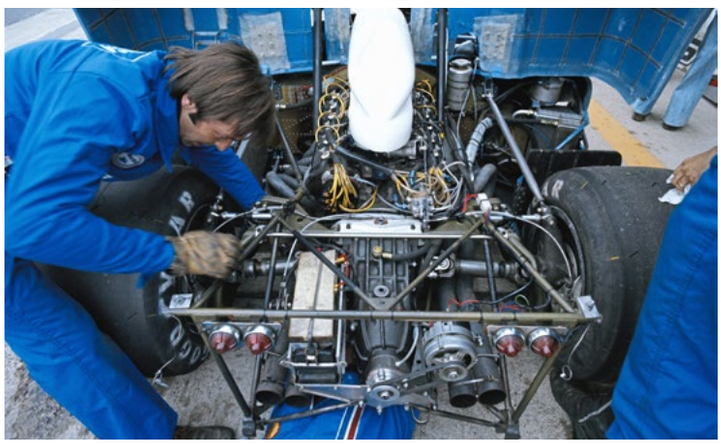
Mit diesem dritten Saisonerfolg holte Matra in der WM-Gesamtwertung gegenüber Ferrari auf. Nach zwei weiteren Gesamtsiegen auf dem Österreichring und in Watkins Glen sowie der Absage des letzten Laufs in Buenos Aires sicherten sich die Franzosen ihren ersten WM-Titel. Durch das Streichresultat verlor Titelverteidiger Ferrari die Weltmeisterschaft letztlich mit neun Punkten Rückstand. ■

DIE ERFOLGE

GETTY IMAGES

Debüt: 10./11. Juni 1972 (24h LM)
WM-Einsätze: 20
Einsatzzeit: 1972–74
Siege: 16
Pole-Positions: 15
WM-Punkte: 324

DIE TECHNIK



MOTORSPORT-IMAGES

Bezeichnung: Matra-Simca MS670B, Leichtmetall-Monocoque
Motor: Matra V12 (MS72), 2993 cm³, 450 PS bei 10500/min, max. Drehmoment: 350 Nm bei 8400/min
Getriebe: Porsche 5-Gang (auch Hewland und ZF)
Vorderachse: Doppelte Quer-lenker, Federbeine
Hinterachse: Querlenker, Längslenker, Federbeine
Reifen: Goodyear
Radstand: 2558 mm
Spur vorne: 1525 mm
Spur hinten: 1500 mm
Gewicht: 678 kg

DAS DETAIL

MOTORSPORT IMAGES

Die Aerodynamik gehörte zu den Stärken des Matra MS670. Für die Saison 1973 wurde sie weiter verbessert: Konstrukteur Jean-Jacques Zignani entwickelte eine konkav geformte Nase. Durch die Verwendung von 13-Zoll-Rädern konnte die Karosserie abgesenkt werden. Außer einer modifizierten Cockpitumrandung entwickelte Zignani an einem Windkanalmodell im Maßstab 1:8 unterschiedliche Heckflügel. Bei den meisten Rennen reichte er über die gesamte Wagenbreite (Bild). Für Le Mans gab es eine spezielle Langheckvariante, da endete der Flügel auf der Mitte der hinteren Pontons. Bereits 1972 schrieb Matra Geschichte: Der MS670 war das erste Le-Mans-Siegerauto mit einem Heckflügel.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Elfyn Evans gilt als cooler Hund. Beste Voraussetzungen für die Rallye Portugal

ROESELER

Cool Runnings

Bei der ersten von insgesamt sieben aufeinanderfolgenden Schotterrallyes heißt es kühlen Kopf bewahren – allen voran für Elfyn Evans. Nach seinem Kroatien-Sieg muss der WM-Leader die Piste kehren. Wie wir aus dem Vorjahr wissen, keine aussichtslose Position, vor allem, wenn es rund um Porto regnen sollte.

Von: **Reiner Kuhn**

Es bleibt eine enge Kiste. Nach vier von 13 WM-Läufen trennen die ersten fünf Fahrer lediglich elf Punkte, wobei die beiden Führenden – Sébastien Ogier und Elfyn Evans – punktgleich 69 Punkte haben. Da der bei der ersten Schotterrallye der Saison in Mexiko siegreiche Franzose nicht in Portugal startet, muss sein walisischer Toyota-Teamkollege zuerst auf die meist weichen und sandigen Pisten und für die nachfolgenden Kollegen den Straßenkehrer geben.

Dass man trotz des vermeintlichen Nachteils gewinnen kann, zeigte Kalle Rovanperä, der im Vorjahr schon nach der ersten Etappe mit nur 13,4 Sekunden Rückstand hinter dem als Neuntem gestarteten Evans auf Rang 2 lag. Veränderte Vorzeichen gelten bei Regen. Der dann verdichtete Schotter kommt den frühen Startern zugute, während die folgenden immer matschigere Schlammpisten vorfinden.

Sieben Jahre, sieben Sieger

Ein echter Favorit lässt sich nur schwer ausmachen, wie ein Rückblick zeigt: Seit der WM-Klassiker von der Algarve auf die technisch noch anspruchsvolleren Schotterstrecken rund um Porto wechselte, gab es mit Latvala (VW), Meeke (Citroën), Ogier (Ford), Tänak (Toyota), Neuville (Hyundai), Evans (Toyota) und Rovanperä (Toyota) sieben verschiedene Sieger auf fünf unterschiedlichen Marken. Besonders das in diesem Jahr noch sieglose Hyundai-Team wird mit Neuville, Lappi und Sordo alles dransetzen, um den ersten Saisonerfolg zu feiern, Letztere mit guten Startpositionen. Mit 1644,92 Gesamtkilometern und 19 Wertungsprüfungen, darunter die bei Fahrern und Fans bestens bekannten WM-Klassiker Arganil, Vieira do Minho, Felgueiras und Fafe, ist die Rallye Portugal über insgesamt 325,25 WP-Kilometer noch vor der Rallye Monte Carlo die längste WM-Runde der bisherigen Saison.

ROESELER

Will den ersten Saisonsieg: Neuville

Die Spitze des insgesamt 87 Teams zählenden WM-Felds bilden acht Rally1-Hybride von Ford (2), Hyundai (3) und Toyota (3). Mit 44 Teams stellt die WRC2 (siehe Randspalte) nicht nur die Hälfte aller Starter, sondern schafft auch das Kunststück, sein Rekordfeld aus dem Vorjahr noch einmal zu überbieten, während sich in der WRC3, die ohne WM-Junioren-Prädikat antritt, nur die Finnen Roope Korhonen und Toni Herranen duellieren. ■

WM-NACHRICHTEN

BREEN-CO FULTON ZURÜCK IM COCKPIT

In Portugal wird James Fulton, Beifahrer des beim Test für Kroatien tödlich verunglückten Craig Breen, wieder in einem Hyundai sitzen. „Es war keine leichte Entscheidung. Aber nach Gesprächen mit meiner und Craigs Familie hatten wir das Gefühl, dass Craig genau das wollen würde“, sagt der 31-jährige Ire und macht an der Seite von Breens engem Freund und langjährigem Teamkollegen Kris Meeke im i20 Rally2 des portugiesischen Importeurs weiter.

WRC2: REIHENWEISE FAVORITEN

Auch ohne den aufgrund seiner Uni-Prüfungen verhinderten WRC2-Weltmeister Sebastian Lindholm balgt sich in der zweiten Liga ein gutes halbes Dutzend Fahrer um den Sieg. Neben Vorjahressieger und Tabellenführer Yohan Rossel (Citroën) muss man nicht nur das Toksport-Trio Gus Greensmith, Oliver Solberg und Ex-Champion Andres Mikkelsen (alle Skoda) auf dem Zettel haben, Hyundai-Speerspitze Teemu Suninen, der im Vorjahr bis zur finalen Prüfung führte, und sein neuer Markenkollege Kris Meeke, der vor Wochenfrist den dritten Lauf zur portugiesischen Meisterschaft gewann, sind ebenso heiße Sieganwärter. Wie der auf mexikanischem Schotter noch mit der Technik seines überarbeiteten Ford Fiesta hadernden M-Sport-Pilot Adrien Fourmaux. Hinzu kommt die heimische Elite, angeführt vom mehrmaligen Meister Armindo Araújo.

KREMER WILL NACHLEGEN

Auch auf Schotter gilt Kroatien-Sieger Armin Kremer im für Fahrer über 50 Jahre ausgeschriebenen FIA Masters Cup als Favorit. Die heftigste Gegenwehr erwartet der Mecklenburger unter seinen fünf Mitstreitern von Miguel Zaldivar, Vater des Hyundai-Werksjunioren Fabrizio Zaldivar aus Paraguay. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Durch Wald und Wiese: Quentin Ribaud in Renaults neuem Rally3-Turbo-Allradler

ALPINE

Der Renault Clio Rally3 ist homologiert

Ein neuer Herausforderer

Rund drei Jahre hat Renault an seinem seriennahen Turbo-Allradler entwickelt. Nun hat der knapp 260 PS starke Clio Rally3 die FIA-Zulassung erhalten und überzeugte bei seinem Wettbewerbsdebüt.

Von: **Reiner Kuhn**

Dass es dann doch ein paar Tage länger dauerte, bis Renaults neustes Sportmodell seinen FIA-Segen erhielt, sei ein normaler Prozess. „Man wollte sich nur die Zeit nehmen, um die Dinge richtig zu machen“, ließ die Kundensportabteilung verlauten, als dem neuen Clio Rally3 zum avisierten Homologationstermin am 1. April der FIA-Segen fehlte. Die Alpine-F1-Aerodynamiker hätten den Heckspoiler des seriennahen Turbo-Allradlers zu enthusiastisch gestaltet, witzelt man bei der Konkurrenz, zollt damit aber der geballten Entwicklungspower indirekt Respekt.

Schon der kleinere, 230 PS starke Clio Rally4 zählt in seiner mit Peugeot 208, Opel Corsa und Ford Fiesta gut besetzten Klasse zur ersten Wahl. Anders als die Konkurrenten setzt Renault auch beim Clio Rally3 auf einen Vier- statt Dreizylinder-Turbo und verspricht 260 PS und 415 Newtonmeter Drehmoment aus 1,3-Litern Hubraum. M-Sport gibt für seinen Ford Fiesta Rally3 mit aufgeladenem 1,5-Liter-Dreizylindermotor 240 PS und 420 Newtonmeter an.

Nach mehreren Tausend Testkilometern, unter anderem mit Entwicklungsfahrer Jean-Sébastien Vigion, Junioren-Europameister Jean-Baptiste Franceschi sowie dem italienischen Rallye-Champion Andrea Crugnola hinterm Steuer, debütierte Renaults neustes Kundensportmodell am vergangenen Wochenende beim zweiten Lauf zur französischen Schottermeisterschaft. Quentin Ribaud feierte nicht nur einen souveränen Klassensieg, sondern mischte mit dem 122 000 Euro (plus Mehrwertsteuer) teuren Neuwagen die Rally2-Topklasse auf und kam als Gesamt-Siebter nur zehn Sekunden hinter WRC2-Pilot Gregoire Munster ins Ziel.

Bis zum Herbst will man 35 Autos ausgeliefert haben, eines davon an den deutschen Renault-Piloten Carsten Mohe. ■

Update für den Ford Fiesta Rally3

M-Sport legt nach

Kaum ist der neue Renault Clio Rally3 auf dem Markt, reagiert M-Sport mit einem aufgerüsteten Ford Fiesta Rally3 Evo.

M-Sport nutzte den gut besetzten EM-Lauf auf den Kanaren, um Werbung für den nach zwei Jahren nochmals entscheidend weiterentwickelten Ford Fiesta Rally3 Evo zu machen. Das umfangreiche Update für den 240 PS starken seriennahen Turbo-Allradler beinhaltet neben einem obligatorischen Facelift einen neuen Heckflügel, geänderte Bremskühlkanäle vorne, neue Dämpfer-Spezifikationen für Asphalt und Schotter sowie ein modifiziertes Getriebe mit kürzeren Übersetzungen.

Auch wenn Jon Armstrong allein in seiner Klasse startete, konnte der Brite das Potenzial des Evo mit konstant flotten Zeiten aufzeigen und sich über Gesamtrang 21 freuen. Beim WM-Lauf auf Sardinien könnten der neue Renault und M-Sports weiterentwickelter Fiesta erstmals aufeinandertreffen. ■ RK

NICO MEYER

Uhrwerk Orange: Jon Armstrong im modifizierten Ford Fiesta Rally3 Evo

ADAC Opel Electric-Rally Cup I Sulingen

Auftakt nach Maß

Sieger Max Reiter spielte beim Saisonauftakt des vollelektrischen Marken-Pokals von Opel seine ganze Cup-Erfahrung aus.

Im Rahmen des zweiten DRM-Laufes rund um Sulingen (siehe Seite 23), startete der ADAC Opel Electric-Rally Cup fulminant in seine dritte Saison. Den zum Teil äußerst schwierigen Streckenverhältnissen zum Trotz erlebten beim ersten von acht Saisonläufen gleich mehrere Teams einen Auftakt nach Maß.

Der Französin Sarah Rumeau gelang auf der ersten Prüfung, was keine Frau vor ihr schaffte: eine Cup-Bestzeit. Am Ende wurde sie hinter Christian Lemke Fünfte.

In der fünften Prüfung zog erst Terence Callea an seiner Landsfrau vorbei. Kurz danach setzte sich der von einem frühen Reifenschaden gebeutelte Cup-Routinier Max Reiter an die Spitze und siegte vor Callea und dem Österreicher Luca Pröglhöf. Beim zweiten Lauf stromern die Cup-Teams Anfang Juni erstmals in der Schweiz. ■ RK

ADAC

Ladies first: Die erste Cup-Bestzeit der Saison markierte Sarah Rumeau

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gewusst, wie

Seinen zweiten EM-Erfolg feiert Yoann Bonato erneut auf spanischem Asphalt

NICO MEYER

NICO MEYER

Baut die EM-Führung aus: Paddon

NICO MEYER

Kommt in Fahrt: Champion Llarena

Asphalt-Spezialist Yoann Bonato gewinnt auf den Kanaren. Auftaktsieger Haydon Paddon wird vor Titelverteidiger Efrén Llarena Zweiter und baut die Tabellenführung aus.

Von: **Reiner Kuhn**

Auftaktsieger Hayden Paddon setzte im Hyundai schon in der ersten Prüfung eine Duftmarke. In einer vollbesetzten Basketball-Halle drehte er einen Donut. Doch nach dem kurzen Auftaktspektakel am Donnerstagabend in Las Palmas waren auf Gran Canaria bei ständig wechselnden Wetterbedingungen neben Fahrkönnen auch eiserne Nerven und eine gute Reifenwahl gefragt.

Während Paddons Markenkollege Jan Solans auf der abtrocknenden WP 2 eine weitere Bestzeit für Pirelli holte, musste sich der Routinier aus Neuseeland mit Rang 18 (+ 23,5 s) zufrieden geben. Nur einen Platz besser: Yoann Bonato (+ 23,1 s). „Um ehrlich zu sein, habe ich zu diesem Zeitpunkt gezweifelt, ob unsere Strategie auch aufgeht“, gestand der 39-jährige Franzose im Ziel.

Anders als das Gros seiner Konkurrenten verzichtete der viermalige Landesmeister auf ein zweites Ersatzrad und damit auf mehr Auswahlmöglichkeiten bei der Reifenwahl. Er setzte stattdessen auf die geballte Expertise aus seiner Heimat: Wie bei allen Asphaltläufen in der WM und EM brachte Citroën-Konzernmutter Stellantis ihren Wetterexperten Guy Bottlander mit, der auch Rossel bei dessen WRC2-Siegen oder Peugeot in Le Mans unterstützt. Mindestens ebenso wichtig: Michelin hatte einen neuen Pneu (H 31) dabei, dessen harte Mischung auf trockenen Pisten offensichtlich bestens zum weiterentwickelten Citroën C3 Rally2 passt. Während einige Skoda-Fahrer, darunter Simon Wagner und der finnische Meister Mikko Heikkilä, so besohlt zwischenzeitlich mit fiesem Untersteuern haderten, begann Bonatos eindrucksvolle Demonstrationsfahrt.

Nach vier Bestzeiten in Folge führte der Franzose mit elf Sekunden vor Paddon im Pirellibereiften Hyundai. Ein ähnliches Bild am Samstagvormittag: Auf mal trockenen, mal nassen Pisten war der Franzose erneut Schnellster. Während Paddon weiter mit Respektabstand folgte, schob sich Europameister Efrén Llarena (Skoda) im besten der acht mit MRF-Reifen ausgerüsteten Autos auf den dritten Rang nach vorn. Zwar kassierte Bonato für das Touchieren einer Schikane (WP 10) noch zehn Strafsekunden, sein Vorsprung auf Paddon war zu diesem Zeitpunkt aber längst über eine halbe Minute angewachsen. Dem ungefährdeten Sieg stand also nichts und niemand mehr im Wege.

Mitfavorit Mads Östberg verlor wegen einer defekten Antriebswelle (WP 3) früh den Anschluss und musste sich mit über zweieinhalb Minuten Rückstand mit Rang 17 zufrieden geben. Anders Simon Wagner: Nach einem „gebrauchten Tag“ stürmte der Österreicher auf den sechs Samstagsprüfungen von Platz 17 noch bis auf Rang 6 nach vorn.

Es bleibt spannend: Für den nächsten EM-Lauf in Polen (19.–21. Mai) wechseln die EM-Asse wieder auf Schotterpisten. Auch dort könnten drei Fahrer in drei verschiedenen Autos auf drei unterschiedlichen Reifenmarken auf dem Podium stehen. ■

RALLYE GRAN CANARIA (04. – 06.05.2023)

Zweiter von acht EM-Läufen, 13 Wertungsprüfungen über 190,06 km

1.	Bonato / Boullound (F/F), Citroën C3 Rally2	in 1:55.05,8 h
2.	Paddon / Kennard (NZ/NZ), Hyundai i20 N Rally2	+ 36,9 s
3.	Llarena / Fernández (ES/ES), Skoda Fabia RS Rally2	+ 52,6 s
4.	Solans / Sanjuan (ES/ES), Hyundai i20 Rally2	+ 58,3 s
5.	Ares / Pintor (ES/ES), Hyundai i20 Rally2	+ 1.07,6 min
6.	Wagner / Winter (A/A), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.13,0 min
7.	Franceschi / Escartefigue (F/F), Skoda Fabia evo Rally2	+ 1.24,5 min
8.	Nucita / Pollet (I/I), Hyundai i20 Rally2	+ 1.24,9 min
9.	Sesks / Francis (LT/F), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.33,8 min
10.	Suárez / Iglesia (ES/ES), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.39,8 min

Bestzeiten: Bonato 7, Paddon, Solans & Mabellini je 2

NICO MEYER

Podiumfreude: Paddon beim Selfi mit den drei top platzierten Teams

EM-STAND NACH LAUF 2

1. Hayden Paddon (NZ)	58 P.
2. Yoann Bonato (F)	47 P.
3. Efrén Llarena (ES)	34 P.
4. Mads Östberg (N)	24 P.
4. Georg Linnamäe (EST)	24 P.
6. Simon Wagner (A)	21 P.
7. Craig Breen (IRL)	20 P.
8. Marczyk Mikolaj (PL)	19 P.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Christian Riedemann und Nico Otterbach waren nicht zu stoppen

DÖRRENBÄCHER

Heimsieg

Auf heimischem Terrain zeigt Christian Riedemann der Konkurrenz klare Kante und gewinnt die Rallye Sulingen souverän. Unterdessen muss Mitfavorit Marijan Griebel nach einem Unfall bereits um seine Titelchancen fürchten.

Von: **Michael Heimrich**

Die Konkurrenz hatte sich bereits im Vorfeld nur wenig Chancen ausgerechnet. Beim Heimspiel rund um Sulingen ist Christian Riedemann (Hyundai) einfach eine Macht, und vor allem im verwinkelten und höchst anspruchsvollen IVG-Gelände bekam der Rest deutlich auf die Mütze.

Gleich vier Mal stand Deutschlands Rallye-Irrgarten im Zeitplan der diesjährigen Rallye Sulingen, und entsprechend groß war der Vorsprung von Riedemann, der den zweiten DRM-Lauf mit fast einer Minute Abstand gewinnen konnte. „Ich komme immer besser mit meinem Auto zurecht. Die Konkurrenz kann sich bei der kommenden Rallye Mittelrhein warm anziehen“, kündigte Riedemann weitere Erfolge auch außerhalb seines Einflussbereichs an.

Meisterschaft ade?

Die unterlegenen Gegner hakten die Niederlage schnell ab, bis auf Marijan Griebel. Als am Freitag die Dunkelheit hereinbrach und auch noch starker Regen aufzog, hatten sich die Rallye-Götter gegen den Skoda-Piloten verschworen. In einem schnellen Rechtsknick verpasste Griebel die Ideallinie, schlug erst mit dem Heck gegen einen Baum, dann mit der Front gegen einen zweiten. Der Schaden am Auto war enorm, und der vorzeitige Ausfall könnte möglicherweise das Ende aller Titelträume bedeuten. „Die Meisterschaft besteht nur aus fünf Läufen, und den nun entstandenen Rückstand wieder aufzuholen ist leider nahezu unmöglich“, meinte Griebel.

Während Riedemann an der Spitze des 120 Fahrzeuge umfassenden Starterfelds in seiner eigenen Liga fuhr, lieferten sich Julius Tannert (Skoda) und Philip Geipel (Skoda) ein sehenswertes Duell um die zweite Position. Ein Verbremser und ein abgewürgter Motor entschieden die Nummer zu Ungunsten von Geipel. Tannert gab sich derweil keine Blöße und baute mit dem zweiten Rang seine Führung in der Meisterschaft aus. „Wir haben unser Ziel für diese Rallye erreicht, mehr war nicht drin“, sagte der Sachse.

Plötzlich machte es Klick

Weil sich in Sulingen traditionell viele starke ausländische Fahrer ein Stelldichein geben, war der vierte Platz für Björn Satorius (Ford) deutlich mehr wert als üblich. Nach anfänglichen Schwierigkeiten und einem Dreher hatte sich der Hesse erst am zweiten Tag an die anspruchsvollen Bedingungen im Norden gewöhnt, „aber dann hat es Klick gemacht“. Kenneth Madsen (Peugeot) wurde als bester Däne Fünfter, und hinter ihm gewann Erik Wevers (VW) die niederländische Wertung.

Martin Christ (Opel) dominierte die DRM2 ähnlich souverän wie Dennis Rostek (Skoda) die DRM Trophy. Letzterer wetzte damit die Scharte vom Saisonauftakt im Erzgebirge aus, als ihn Georg Berlandy (Skoda) bezwang. In Sulingen war das Duell schnell entschieden. Berlandy war nach einem Reifenschaden bereits am Freitagabend aussichtslos zurückgefallen. „Bei unserem Heimspiel am Mittelrhein mit den Strecken in den Weinbergen werden die Karten neu gemischt“, setzt Berlandy mit Blick auf den nächsten DRM-Lauf (9. bis 10 Juni) darauf, dass sich das Blatt wieder zu seinen Gunsten wendet. ■

RALLYE SULINGEN (05.–06. MAI 2023)

2. von 5 Läufen zur Rallye-DM, 11 Wertungsprüfungen über 113,9 km

1.	Riedemann/Otterbach	Hyundai i20 N Rally2	1:13.11,3 h
2.	Tannert/Christian	Skoda Fabia RS Rally2	+53,5 s
3.	Geipel/Becker	Skoda Fabia Rally2 evo	+1.08,1 min
4.	Satorius/Ostlender	Ford Fiesta Rally2	+2.00,6 min
5.	Madsen/Felthaus	Peugeot 208 T16	+2.25,4 min
6.	Wevers/Weeren	Volkswagen Polo GTI R5	+3.14,7 min
7.	Rostek/Zenz	Skoda Fabia Rally2 evo	+3.16,4 min
8.	De Jong/Wild	Hyundai i20 R5	+3.16,7 min
9.	Dinkel/Retzer	Ford Fiesta Rally2	+3.16,9 min
10.	Van Deijne/Verschuuren	Hyundai i20 N Rally2	+4.08,7 min

Bestzeiten: Riedemann 7, Tannert 3, Griebel 1

DRM-STAND NACH LAUF 2

1.	Julius Tannert	62
2.	Christian Riedemann	49
3.	Philip Geipel	42
4.	Björn Satorius	41
5.	Marijan Griebel	29
6.	Dennis Rostek	28
7.	Georg Berlandy	20
8.	Erik Wevers	17
9.	Patrik Dinkel	14
10.	Martin Christ	12

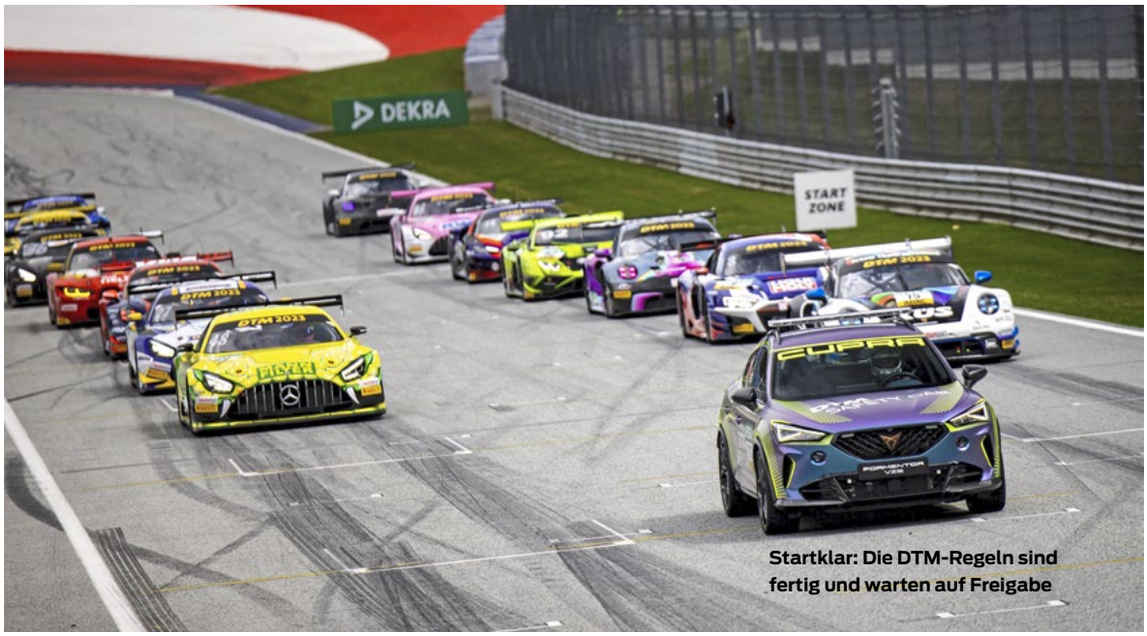
DÖRRENBÄCHER

Björn Satorius lieferte eine starke Leistung ab

DÖRRENBÄCHER

Nicht jeder Fahrer bezwang das IVG-Gelände

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Startklar: Die DTM-Regeln sind fertig und warten auf Freigabe

ADAC

Viel Neues dabei

Das Reglement der DTM erhält für 2023 einige Anpassungen. Manche waren schon bekannt, andere warten jetzt noch auf eine offizielle Absegnung.

Von: **Michael Bräutigam**

Fest stand zum Beispiel schon die Verlängerung der Rennen und die Verkleinerung des Boxenstopp-Fensters. Statt 55 Minuten plus eine Runde dauert ein Rennen nun 60 Minuten plus einen Umlauf. Der Pflichtstopp gilt als erfüllt, wenn künftig zwischen dem Ablauf der 20. Rennminute und dem Ende der 40. Rennminute der Reifenwechsel absolviert wurde. 2022 durfte man noch zwischen der 11. und 40. Minute stoppen.

Neu ist zudem die Einführung der Penalty Lap, die der neue Ausrichter ADAC auch schon im GT Masters erfolgreich erprobt hat. Damit hat der frühere und Jetzt-wieder-DTM-Rennleiter Sven Stoppe ein Werkzeug, um kleinere Vergehen zu bestrafen. Statt Sekunden draufzuschlagen oder sofort eine Durchfahrtsstrafe zu verhängen, hält sich der Zeitverlust durch die Penalty Lap im Rahmen, kostet aber in jedem Fall einige Sekunden.

„Es ist vor allem eine Strafe, die der Zuschauer auch sieht. Bei der Formel 1 finde ich es schwierig, wenn jemand am Ende noch fünf Sekunden draufbekommt und drei Plätze verliert“, sagt Thomas Voss, der sowohl ADAC-Motorsportchef als auch Oberhaupt der neuen DTM-Dachorganisation German Touring Car Motorracing Event GmbH (kurz GTM GmbH) ist. Er ist damit sozusagen auch Gerhard Bergers Nachfolger als DTM-Boss – und wie man hört ein sehr bemühter.

Bei den Testfahrten in Spielberg wurde eine mögliche Regeländerung ausprobiert, die den Reifendruck betrifft. Dabei wurde in einer Session ein Mindest-Kaltdruck von 1,3 bar vorgeschrieben. Hierzu gibt es aber nach wie vor offenbar Diskussionsbedarf, weil es kein einheitliches Kontrollsystem gibt und weil unklar ist, an welcher Stelle die Kaltdrücke gemessen werden

> „Die Penalty Lap ist eine Strafe, die der Zuschauer sieht. Bei der Formel 1 finde ich es schwierig, wenn jemand am Ende fünf Sekunden draufbekommt.“
>
> Thomas Voss, ADAC

könnten. Wäre das beispielsweise am Ausgang der Boxengasse, wäre der Weg für einige länger und sie könnten mit einem niedrigeren Reifendruck losfahren, der sich dann bereits bis zum Messpunkt auf 1,3 bar erhöht.

Mehr Technik-Freiheiten

Klarheit herrscht dagegen in Sachen der Reifenkontingente. Im vorläufig finalen Reglement, das MSa vorliegt und das noch vom DMSB abgenickt werden muss, sind für einige Strecken drei (Norisring, Nürburgring, Lausitzring und Spielberg) und für andere vier neue Reifensätze (Oschersleben, Zandvoort, Sachsenring, Hockenheim) vorgesehen – jeweils nur für die Samstage und Sonntage. In den freien Trainings am Freitag darf man bis zu zwei angefahrene Sätze aus vorherigen Events benutzen.

„Da geht es auch darum, wie man ein Rennen spannend macht. Der Pirelli-Reifen ist im Prinzip darauf ausgelegt, eine Stunde lang ohne Peak und dauerhaft gefahren zu werden“, erklärt Voss. „Wir werden damit die taktischen Möglichkeiten für den Einsatz verändern.“

Mehr technische Möglichkeiten gibt es ebenfalls, durch eine sogenannte DTM-Zusatzspezifikation. Anhand dieser können beispielsweise andere Federn oder Anschlüsse für die Luftlanze verwendet werden als in der eigentlichen Fahrzeughomologation. Auch die Radverschlüsse können abgeändert werden. Da sich am Ablauf der Reifenwechsel grundsätzlich nichts ändert, ist hier aber nicht viel herauszuholen.

Insgesamt merkt man, dass die DTM beim ADAC einen sehr hohen Stellenwert genießt. Auch langfristige Planungen gibt es bereits – dazu in einer anderen Ausgabe mehr. Auf jeden Fall ist die Traditionsserie nach einigen Jahren in sehr unruhigen Gewässern nun wohl endlich in einem sicheren Hafen angekommen. ■

ADAC

Reifen-Neuerungen: Kleineres Stopp-Fenster, teilweise weniger Sätze

ITR

Mehr Rennaction: Die DTM-Rennen werden 2023 fünf Minuten länger

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sieger Hamlin wird ausgebuht – der Toyota-Fahrer buht einfach zurück

MOTORSPORT IMAGES

In letzter Minute

Mit dem Rennen in Kansas City endete das erste Saisondrittel im NASCAR-Oberhaus. Denny Hamlin (Toyota) sicherte sich in der letzten Runde seinen ersten Saisonerfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Fans waren ziemlich eindeutig, was die entscheidende Szene des Rennens anbelangte: Als Hamlin aus dem Auto gestiegen war, hagelte es Buhrufe von den Rängen. Doch was war passiert? Bis in die letzte Runde hinein führte Kyle Larson. Nach einem langen Green-Run – nach einem Restart 46 Runden vor dem Ende gab es keine weitere Unterbrechung mehr – kämpfte der Hendrick-Chevrolet-Pilot jedoch mit einem ziemlich übersteuernden Auto.

Hamlin, der schon rundenlang Jagd auf den Leader gemacht hatte, forcierte in den letzten Umläufen noch mal das Tempo, machte Druck und zog eingangs der letzten Runde vorbei. Larson hatte leicht die Mauer touchiert, kämpfte sich aber wieder nach vorn. So weit so fair, doch auf der Gegengeraden gerieten die Autos aneinander, Larson bog in Richtung Mauer ab und zerdellte sich den Camaro. Hamlin blieb in der Spur und fuhr zum Sieg. Larson hatte das Glück im Unglück, dass Teamkollege William Byron vier Sekunden zurücklag, so konnte er wenigstens noch P2 retten.

Auch Chastain teilt aus

„Ich hatte eine gute Position, habe den Side Draft versucht und wir haben uns berührt", analysierte Hamlin die Situation. Larson blieb ebenfalls eher nüchtern. „Ich habe noch kein Replay gesehen, aber für mich fühlte es sich so an, als hätte er mich berührt." Die Fans hatten wie angedeutet eine klare Meinung.

Hamlins erster Saisonsieg ist auch für sein Team ein wichtiger Meilenstein gewesen, denn es war der insgesamt 400. Gibbs-Triumph in den oberen beiden Ligen (197 Xfinity-Siege und jetzt 203 Cup-Siege). Hamlin selbst stellt sich mit seinem 49. Karriere-Erfolg im Cup auf die selbe Stufe wie der dreifache Champion und heutige SHR-Teamchef Tony Stewart. Ein Titel fehlt Hamlin bekanntlich aber noch.

Nicht nur Hamlin und Larson gerieten auf der Strecke aneinander, sondern auch Ross Chastain und Noah Gragson. Dabei blieb es jedoch nicht, denn nach dem Rennen kam es zum erneut hitzigen Aufeinandertreffen, als Larson gerade im Interview war. Gragson packte Chastain am Overall an, dann folgte ein Faustschlag Chastains, dann wurden die Streithähne getrennt.

Chastain war nicht nur auf der Strecke Sieger, sondern auch in der Tabelle. Weil Christopher Bell (Toyota) gegen Rennmitte einem Unfall zum Opfer fiel, ist der Trackhouse-Pilot wieder klar Führender in der Tabelle. ■

NASCAR CUP SERIES

Kansas City/Kansas (USA)
12. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	William Byron (USA)	Chevrolet
4.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
5.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
6.	Joey Logano (USA)	Ford
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
9.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 12 von 36 Rennen

1.	Chastain (Chevrolet)	404 Punkte
2.	Bell (Toyota)	373
3.	Truex Jr. (Toyota)	368
4.	Hamlin (Toyota)	368
5.	Harvick (Ford)	358
6.	Reddick (Toyota)	354
7.	Blaney (Ford)	350
8.	Larson (Chevrolet)	338
9.	Byron (Chevrolet)	331
10.	Keselowski (Ford)	321

NASCAR-NEWS

TRUCK SERIES: KLARER SIEG FÜR ENFINGER

Grant Enfinger war der Mann der Stunde bei den Trucks. Nachdem sein Crewchief dem Chevrolet das frühe Untersteuern ausgetrieben hatte, war Enfingers Silverado nach seiner Aussage „wahrscheinlich das beste Auto auf der Strecke." Er nutzte das gute Material, sammelte die meisten Führungsrunden und gewann am Ende mit über vier Sekunden Vorsprung. Es war sein achter Truck-Sieg insgesamt und gleichzeitig sein erster Saisonsieg. In der Tabelle klettert er auf P5, während Zane Smith (P3) die Tabellenführung übernimmt.

CUP: LEGACY MOTOR CLUB WECHSELT ZU TOYOTA

Ab 2024 wird es wieder drei Toyota-Teams in der höchsten NASCAR-Liga geben. Das Team Legacy Motor Club von Richard Petty und Jimmie Johnson wechselt nämlich fürs kommende Jahr von Chevrolet zu der japanischen Marke. „Ich werde Chevrolet aber immer dankbar sein für das, was wir gemeinsam erreicht haben", sagte Johnson, der alle sieben Titel mit der GM-Marke einfuhr. Für 2024 sind damit also acht Camrys in Vollzeit im Cup dabei: Viermal Gibbs, zweimal 23XI, zweimal Legacy.

EURO SERIES: AUFTAKT MIT NEUEM SIEGER

In Valencia begann am Wochenende auch endlich die Saison der NASCAR Whelen Euro Series. In der zweiten Liga (EuroNASCAR 2) gingen die Siege in beiden Rennen an Vladimiros Tziortzis. In der EuroNASCAR Pro jedoch standen zweimal Fahrer oben, die dort entweder noch nicht zu sehen waren oder selten zu sehen sind. Rennen 1 ging an den amtierenden EN2-Meister Liam Hezemans. Der stritt mit Gianmarco Ercoli auch in Lauf 2 um den Sieg. Nach einer Kollision war jedoch Lucas Lasserre lachender Dritter und gewann – sein erster Sieg seit 2018.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ETCR- & TCR-Weltcup

Immer noch viele offene Fragen

Die beiden FIA-Tourenwagen-Weltcups finden 2023 nicht statt – das sollen sie künftig aber wieder. Dazu gibt es jedoch noch viele große Fragezeichen.

Von: **Michael Bräutigam**

HYUNDAI

Hyundai und Cupra haben neue ETCR-Modelle schon im Köcher – doch wohin steuern die Elektro-Tourenwagen?

Zum einen wäre da der Weltcup, der als das große Finale aller weltweiten TCR-Rennserien Anfang 2024 stattfinden soll. Anders als ursprünglich geplant wird Discovery Sport Events (DSE), die zuletzt sowohl die WTCR als auch die ETCR promotet hatten, keine Rolle spielen. „Mit denen sehen wir uns höchstens noch vor Gericht“, verriet ein Insider im Rahmen der TCR World Tour in Portimão. Will sagen: Es gibt viel verbrannte Erde. Vermutlich wird der Rechteinhaber WSC nun die Zügel in die Hand nehmen und das Weltfinale – das voraussichtlich ein FIA-Prädikat bekommt – selbst vermarkten.

Komplizierter wird die Angelegenheit bei den Elektro-Tourenwagen. Dort hatte man 2022 eigentlich ein gutes Jahr. Doch DSE machte in den Augen vieler Beteiligten nicht genug für das Wachstum der Serie. Geisterrennen wie in Jarama oder Zolder sorgten für starke Euphoriedämpfer vor allem bei den Herstellern.

Wo sind die Hersteller?

Für eine kolportierte mittlere einstellige Millionen-Investition für zwei Autos pro Jahr war die Sichtbarkeit der Serie zu schlecht. Interessierte Marken sprangen wieder ab. Toyota beließ es beim Kauf des Antriebsstrangs. Das MG-Projekt versandete komplett. Und ein von JAS Motorsport komplett fertig entwickelter Vinfast wandert nun, wenn überhaupt, ins Museum.

DSE konnte Cupra und Hyundai, die neue Modelle im Köcher haben, damit nicht die erhoffte und erwartete Expansion bieten und zog sich deshalb zurück. Um Romeo Ferraris/Alfa Romeo war es obendrein ruhig geworden.

Hier deutet sich ebenso an, dass WSC womöglich selbst das noch zarte und aktuell stark geschwächte Elektro-Pflänzchen wieder aufpäppeln will. Fest steht: 2024 soll es auch wieder einen ETCR-Weltcup geben. ■

Supercars

In Singapur bei der Formel 1?

Supercars hat mit der Gen3 große Pläne – man möchte auch wieder in die weite Welt hinaus. Schon 2024 könnte es ein Rennen in Singapur geben.

Von: **Michael Bräutigam**

RED BULL

F1 und Supercars in Melbourne vereint – und vielleicht ab 2024 in Singapur

Das letzte Meisterschaftsrennen der Supercars außerhalb Australiens und Neuseelands liegt schon ziemlich genau zehn Jahre zurück. Im Mai 2013 fuhr die damalige „International V8 Supercars Championship“ in Austin. Danach blieb man, abgesehen von einem Demo-Rennen in Malaysia, immer auf heimischem Boden.

Mit den aktuellen Gen3-Fahrzeugen möchte man wieder expandieren. Zwar hat man dabei eher im Sinn, das Reglement zu exportieren, statt die Serie dauerhaft auch in anderen Ländern zu positionieren. Dennoch braucht es auch dafür natürlich Werbung. Geht es nach Supercars-CEO Shane Howard, könnte man bereits 2024 wieder das angestammte Terrain verlassen.

Da man bei der Formel 1 in Melbourne zum Rahmenprogramm gehört, ist der Weg zur Königsklasse der naheliegendste. „Wenn wir in Singapur fahren könnten, würden wir die Gelegenheit mit beiden Händen ergreifen. Das ist die große Bühne, viele große Sponsoren sind vor Ort“, äußerte sich Howard.

Bleiben die Termine ungefähr an den gleichen Daten wie in diesem Jahr, müsste man vermutlich das Event in Sandown sausen lassen, womit wieder nur ein Langstreckenrennen (nämlich die 1000 km von Bathurst) im Supercars-Kalender stünde.

Es gibt allerdings Anzeichen, dass sich der Singapur-Termin im nächsten Jahr verschieben könnte, was die Situation entspannen würde. „Wir schauen einfach mal, wie die Gespräche laufen. Wenn wir die Chance bekommen, sind wir dabei“, so Howard. Dessen Begeisterung wird im Fahrerlager übrigens nicht uneingeschränkt geteilt. Es gibt auch laute Gegenstimmen … ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sieben BTCC-Titel auf einem Bild: Die Brands-Sieger Sutton (l.) und Turkington

BTCC

BTCC Brands Hatch

Duell der Multi-Meister

In Brands Hatch teilten sich zwei große Champions die Siege untereinander auf. Zweimal gewann Ash Sutton (Ford), einmal Colin Turkington (BMW). Letzterem gelang damit ein Sprung in der Bestenliste.

Von: **Michael Bräutigam**

Am verregneten Samstag schwamm zunächst Dan Cammish auf seiner Erfolgswelle weiter. Der als Tabellenführer angereiste Ford-Pilot schnappte sich mit einer Last-Minute-Bestzeit den besten Startplatz für den ersten Lauf.

Doch auf trockener Strecke gaben auf dem Indy-Kurs am Sonntag andere den Ton an. Beim Start zum ersten Rennen nutzte Turkington den Vorteil des Hinterradantriebs aus und setzte sich an die Spitze. Auch Sutton kam an dem von Pole gestarteten Teamkollegen vorbei auf P2.

Danach gab es wegen eines heftigen Unfalls, dem alle unverletzt entkamen, für rund eine halbe Stunde eine Rot-Unterbrechung. Nach Restart und im Ziel war die Reihenfolge wie direkt nach dem Start: Turkington holte den ersten BMW-Saisonsieg und schob sich mit seinem insgesamt 64. BTCC-Laufsieg auf Platz 2 der ewigen Bestenliste. Jetzt hat nur noch Jason Plato mehr Rennen gewonnen. Bis der Nordire dessen Marke von 97 Siegen erreicht hat, dauert es aber noch.

Die große Sutton-Show

Im zweiten Lauf war Sutton dann der große Jubler. Kurz nach dem Start konnte er Turkington passieren und holte sich seinen ersten Saisonerfolg. Dahinter landete Titelverteidiger Tom Ingram (Hyundai) auf P2, vor dem Gewinner des ersten Laufs.

Im dritten und letzten Rennen fuhr dann zunächst Toyota-Pilot Ricky Collard als Erster durchs Ziel. Allerdings bekam er eine Zehn-Sekunden-Strafe für Track-Limit-Verstöße, die ihn auf P8 zurückwarf. Sutton, der im Reversed Grid von P11 bis auf P2 vorgefahren war, erbte den Sieg und ist damit trotz seines verkorksten Saisonstarts nur noch zehn Punkte hinter der Tabellenspitze.

Die gehört weiterhin Cammish, der alle drei Rennen in den Top 5 beenden konnte. Zwischen den beiden liegt noch Ingram. ■

TCR Italy

Neuer Honda siegt

Niels Langeveld (Honda) hat dem neuen TCR-Civic den ersten Sieg beschert. In Misano gewannen der Titelverteidiger und Michele Imberti (Hyundai).

Auch bei der zweiten Saisonstation standen wieder über 40 Autos am Start, davon 34 im Hauptfeld. Letzteres wurde im Qualifying erneut von Target-Hyundai-Pilot Marco Butti angeführt. Der erwischte aber einen schlechten Start und geriet mit Franco Girolami (Audi) aneinander. Langeveld übernahm die Spitze und gewann vor Girolami und dessen Markenkollege Denis Babuin.

Lauf zwei, der ähnlich actionreich werden sollte wie der erste, ging an Hyundai-Pilot Michele Imberti. Der bezwang u.a. den ehemaligen TCR-Europe-Meister Aurélien Comte (Cupra), welcher letztlich auf P2 landete. P3 ging an den erneut starken Langeveld.

Im DSG-Feld gingen beide Siege an Audi-Pilot Vedat Ali Dalokay. Tabellenführer ist nach zwei Events Franco Girolami. ■ MBR

ACI/TCR ITALY

Ein Sieg und ein dritter Platz: Titelverteidiger Langeveld im neuen Honda

TCR UK

Doppelte Premiere

Die zweite Saisonstation der TCR UK führte das Feld nach Croft. Im ersten Lauf gewann Jac Constable (Audi), im zweiten feierte Jenson Brickley (Cupra).

Im ersten Durchgang lieferten sich Carl Boardley (Cupra) und Constable einen erbitterten Kampf um die Führung, den nach einem Fehler Constables zunächst Boardley für sich entschieden hatte. Doch dann bekam der ehemalige BTCC-Pilot fünf Strafsekunden (Track Limits) und fiel auf P2. Unglaublich, aber wahr: Constables erster Saisonerfolg war der allererste Audi-Sieg in der TCR UK.

Die nächste Premiere ließ nicht lange auf sich warten, und eine besonders schöne Geschichte war sie noch dazu: Jenson Brickley gewann in seinem vierten TCR-UK-Rennen überhaupt – und das sehr souverän. Er zählt zu den größten Tourenwagen-Talenten auf der Insel. Das Bemerkenswerte dabei: Bei seinem Team handelt es sich um eine reine Familienangelegenheit. ■ MBR

AUDI/EBREY

Erster Audi-Sieg in der TCR UK: Jac Constable gewann im RS 3 LMS

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PLATZER

POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33) vor Jack Miller in Jerez: „Unsere aktuelle Basis wird sich hoffentlich auch anderswo bewähren“

Nach dem KTM-Erfolg in Jerez spricht Renndirektor Pit Beirer im MSa-Interview darüber, wo die Verbesserung herkommt und wie es weitergehen soll.

Von: **Imre Paulovits**

Hat sich die Vorbereitung von Dani Pedrosa auf seinen Wildcard-Einsatz in Jerez auch auf die Performance der anderen KTM-Piloten ausgewirkt?
Wir haben uns sicherlich nicht speziell auf Jerez vorbereitet. Wir haben einfach ein umfangreiches Testprogramm abgespult, und das Paket, das Brad und Jack seit Portimão fahren, ist eines, das Dani über das Testteam freigegeben hat. Wir haben schon bei den ersten drei Rennen gesehen, dass es sehr gut funktioniert. Dani war in Jerez bereits wieder mit der nächsten Mission unterwegs, er hatte Teile dabei, die die anderen beim Test nach dem Wochenende probiert haben und hoffentlich ab Le Mans oder Mugello einsetzen können. Wir versuchen nach wie vor, das Projekt auf die nächste Stufe zu heben und nicht speziell auf ein Rennen vorzubereiten. Natürlich haben wir in Jerez davon profitiert, dass Dani dort sehr viele Runden gefahren ist, aber das ist das restliche Paddock auch. Seine Abstimmung in Jerez hat sicherlich etwas gebracht, aber ich bin überzeugt, das nicht nur hier, sondern generell.

Wann wurde seine Wildcard entschieden?
Es ist ganz klar, dass wir ihn nie zwingen oder pushen können, irgendwelche Wildcards zu fahren. Wenn er zu uns kommt und sagt, er möchte eine fahren, dann sind wir natürlich sofort dabei. Aber er entscheidet, nicht wir. Wenn er anruft und sagt, er möchte in Jerez gerne eine Wildcard fahren, dann kann man gar nicht hoch genug bewerten, was das für mich bedeutet. Dann weiß ich, das Paket ist so stark, dass der Dani damit ein Rennen fahren will und wir somit einen Schritt gemacht haben. Er will es auch den Jungs im Rennteam zeigen, seinen Fans und Freunden, dass er es noch kann, und er uns auch ein Motorrad gebaut hat, das absolut konkurrenzfähig ist.

Wie viel hat es Jonas Folger gebracht, dass er zurzeit Pol Espargaró ersetzt?
Die Anforderung kam leider ein bisschen zu früh und zu schnell,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Haben Flughöhe erreicht und können jetzt Gas geben“

wir wollten mit Jonas mindestens noch ein Jahr in Ruhe arbeiten, bevor er gefragt wird, ob er eine Wildcard fahren oder einen Fahrer ersetzen möchte. Das ging dann leider sehr schnell. Ich habe Dani zuerst gefragt, aber der sagte, er wollte sich in Ruhe auf Jerez vorbereiten, um dort richtig etwas zeigen zu können, ich solle in Ruhe mit Jonas reden. Ich habe Jonas gesagt, dass kein Druck und kein Ergebnis dahinter ist, er soll einfach fahren und in die Klasse hineinwachsen. Wir hätten ihn auch nie nach Amerika geschickt, wenn es nur dieses eine Rennen gewesen wäre. Aber mit drei oder vier Rennen hat es Sinn gemacht, den ganz großen Druck in Amerika runterzufahren, wo wenig eigene Fans sind, wo er ohne Druck reinstarten konnte – aber auf einer brutal schweren Strecke. Die Meisterleistung hat er geschafft, in Jerez ging es schon einfacher, und nach Le Mans werden wir sicherlich einen besseren Testfahrer haben. Das können sich nur ganz wenige Leute vorstellen, was es heißt, MotoGP zu fahren. Darum ärgern mich solche Kommentare wie „Er wird sowieso Letzter“. Alles andere wäre kompletter Irrsinn. Man muss sich nur Iker Lecuona ansehen. Er war vor Kurzem noch in der MotoGP, fährt in der Superbike-WM, ist voll durchtrainiert, und man sieht trotzdem, wie schwierig die Umstellung in die MotoGP ist. Ich ziehe nur den Hut vor dem Jonas, dass er es sich zugetraut und gemacht hat. Über diesen Weg wollen wir ihn zu einem fixen Bestandteil für die Zukunft machen. Testfahrer werden immer wichtiger. Wir haben keine Konzessionen mehr, wenig Teststrecken, wenig Reifen, also braucht man ein hervorragendes Testteam, um unter der Saison technische Fortschritte herauskitzeln zu können.

Was hat Jack Miller für das Projekt gebracht?

Die Stimmung, die wir über ihn und Pol Espargaró bekommen haben, ist über das Werksteam, das Testteam und GasGas übergeschwappt. Das ist jetzt eine Mannschaft. Erfolg kann man nur auf positiver Energie aufbauen, und diese Grundstimmung haben wir jetzt. Ich glaube fast, dass das mehr bringt als die ganzen technischen Kleinigkeiten. Das technische Paket geht nirgends hin, aber wenn die Jungs alle zusammenhalten, und überlegen, wo wir uns noch verbessern können, dann ist das eine andere Diskussion, als wenn etwas schlechtgeredet wird. Wenn es mal nicht so läuft, kommt ein Jack Miller rein und schimpft nicht, sondern sagt, da bin ich nicht gut gefahren, wenn ihr mir aber in dieser oder jener Kurve da oder da was geben könnt, dann werde ich es herausreißen. Es macht die größte Freude, dass wir jetzt diesen positiven Vibe in der Bude haben.

„Erfolg kann man nur auf positiver Energie aufbauen. Jack Miller und Pol Espargaró haben viel positive Energie gebracht.“

Pit Beirer

Wie will sich KTM in der MotoGP in Zukunft bezüglich Pedro Acosta aufstellen?

Vor Kurzem hatten wir noch das Problem, dass junge Fahrer bei uns so schnell wie möglich wegwollten, jetzt scheint sich das Ganze ein bisschen zu wenden. Erst einmal haben wir vier Werksfahrer, die sich bei uns sehr wohlfühlen. An denen wollen wir erst einmal festhalten. Bei einem so jungen Fahrer wie dem Pedro würden wir eigentlich wünschen, dass er ein weiteres Jahr Moto2 dranhängt. Wir sehen auch, wie viele zu schnell in die MotoGP reingedrückt wurden. Der Bursche ist noch nicht einmal 20. Dani Pedrosa hat gezeigt, dass man auch noch mit 37 in die Top 6 fahren kann. Deshalb sehe ich bei Pedro gar keinen Zeitdruck, schnell in die MotoGP zu kommen. Dass er ein außergewöhnlicher Rohdiamant ist, ist mir klar, und dass uns das in eine schwierige Situation bringen könnte, wenn in zwei, drei Monaten über die neue Saison entschieden wird, ist mir auch bewusst. Aber lieber so ein Luxusproblem als keine Fahrer. Aber klar ist, dass für nächstes Jahr keiner unserer vier Fahrer zur Disposition steht.

Wie will KTM stabilisieren, wie in Jerez schon ab Freitag vorn dabei zu sein?

Wir waren schon in Portimão mit Jack Miller im P2 Schnellste, es formiert sich. Es ist noch kein Selbstläufer, aber wir haben jetzt auch Highlights am Freitag und Samstag. In den ersten vier Grands Prix waren wir mit mindestens einem Fahrer in der Q2, unsere große Schwachstelle haben wir definitiv verbessert, aber noch nicht genug. Es ist noch nicht automatisch gesetzt, dass wir in Q2 sind und eine Zeit für die erste oder zweite Startreihe fahren. Wie wichtig dies aber ist, haben wir in Jerez gesehen. Wir wussten immer, dass wenn Brad Binder in der ersten oder zweiten Startreihe steht, er ums Podium mitfährt. Wie schnell man aber nicht in der Q2 ist, hat in Jerez Pecco Bagnaia bewiesen. Das Qualifying war unser größter Schwachpunkt in dem Projekt. Wir haben jetzt ein Motorrad, das gut funktioniert, das Fenster ist größer geworden. Wir können uns jetzt im Reifenmenü anders bedienen, jetzt können wir auch mal einen soften Vorderreifen fahren. Wir haben dieses Jahr auch eine bessere Datenverarbeitungsmethode von einer zur anderen Session, und wir schaffen es, einen Soft-Reifen reinzustecken und eine Sekunde schneller zu werden. Wir sind früher ein, zwei Zehntel schneller geworden, wo andere bis zu einer Sekunde schneller geworden sind. Dieses Phänomen haben wir zum Teil geknackt.

Wann haben Sie die neue Datenverarbeitung eingeführt?

Die Umstellung hat am Sonntag nach dem Valencia-Rennen stattgefunden, weil der eine oder andere Mitarbeiter auch aus einem anderen Team kam. Aber auch zu Hause haben wir die Datenlage bei Ingenieuren, die Zusammenarbeit mit Universitäten und Zulieferern ausgebaut. Die Umstellung fand im November statt. Nur: Wenn man sich neue Leute ins Boot holt – bis die sich in das Thema reingearbeitet haben, verstehen, wo wir herkommen und uns noch verbessern können, das dauert Wochen und Monate. Ich glaube, dass wir von dieser Umstellung erst Mitte des Jahres richtig profitieren. Wir profitieren jetzt von Dingen, die Fa-biano Sterlacchini vor anderthalb Jahren umgestellt hat. Der Faktor Zeit ist in der MotoGP schon wichtig. Wir sind jetzt sieben Jahre dabei, und immer wieder verbessern sich Dinge, weil wir schon sieben Jahre dabei sind. Wir haben jetzt die Flughöhe erreicht und können Gas geben.

Wie weit sind jetzt die Aerodynamik-Projekte mit Red Bull Engineering?

Ein, zwei Loops waren wichtig, um sich kennenzulernen, aber konkret jetzt passieren ganz spannende Sachen. Dani Pedrosa ist in Jerez ein komplett neues Aero-Kleid gefahren, und wenn man die Topspeed-Werte anschaut, war es sehr vielversprechend. Am Montag konnten es die Rennfahrer probieren. Die Zusammenarbeit macht sehr viel Freude und hat eine unglaubliche Qualität. Auch dort lernen wir Dinge, die nichts mit Aero zu tun haben, die uns aber verbessern: Arbeitsweise, Methodik, Ideengebung. Mit den Leuten einfach zu sprechen, befruchtet das Ganze. Die haben die besten Leute der Welt und haben es geschafft, als Formel-1-Rennstall die ganze Autoindustrie bloßzustellen. Dass uns diese Türe aufgemacht wurde, das genießen wir. ■

Pit Beirer

Geburtstag: 17. Oktober 1972
Geburtsort: Radolfzell (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1997: MX-WM 250 (3.)
1998: MX-WM 250 (3.)
1999: MX-WM 250 (2.)
2000: MX-WM 250 (3.)
2002: MX-WM 250 (3.)
seit 2012: KTM-Renndirektor

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ducati verfeinert nur, Konk

Während beim Weltmeister-Team nur an der Abstimmung gearbeitet wurde, ging es vor allem bei Honda heiß her: neue Rahmen, neue Aero und viel Arbeit auch für das Testteam. Doch der Fortschritt stellt sich nur langsam ein.

Von: **Imre Paulovits**

Dieses Jahr war beim ersten Test während der Saison alles anders. Die Japaner sind in einen Rückstand geraten, der immer bedrohlicher wird, und sie versuchten, mit vielen neuen Teilen für Abhilfe zu sorgen. Honda ließ Stefan Bradl den Prototyp fahren, mit dem er am Wochenende bei seinem Wildcard-Einsatz unterwegs war, auch Joan Mir durfte das Motorrad probieren, doch dann stürzte Bradl und machte eine längere Reparatur nötig. Schließlich war das Resümee des Tages für die Techniker aus Fernost niederschmetternd: Während Ducati und Aprilia nur noch an winzigen Details arbeiten und immer schneller werden, auch KTM wieder mit ihnen mithalten kann, vermeldeten die Fahrer sowohl von Honda als auch von Yamaha, dass keines der neuen Teile eine spürbare Verbesserung brachte. Dabei geraten die beiden Giganten in eine gefährliche Abwärtsspirale. Beiden fehlt der Speed auf neuen Reifen, damit müssen sie weit hinten starten, was beim neuen Format gleich zweimal straft. Da sich bei den aktuellen MotoGP-Maschinen die Vorderreifen im Windschatten stark aufheizen und Grip verlieren, ist überholen so gut wie unmöglich. Um Abhilfe zu schaffen, müssten die Testteams mit neuen Reifen testen, die stehen aber wegen der weiteren Reduzierung ihres Reifenkontingents nicht zur Verfügung. Eine gefährliche Entwicklung auch deshalb, weil, wenn die Japaner den Kampf aufgeben und aus der MotoGP aussteigen, dies auch den Tod der Serie bedeuten würde.

Mit der Aerodynamik lag ein weites Feld über Jahre brach, aber je mehr sich die Hersteller hineinarbeiten, desto komplexer wird es, und so nehmen die Ideen und deren Verwirklichung kein Ende. Vieles verschwindet zwar wieder in der Versenkung, aber eine stete Entwicklung ist trotzdem unverkennbar. Aprilia brachte wieder die an der Gabel und an der Schwinge montierten Flügel hervor und machte mit Aleix Espargaró und Maverick Viñales viele Versuche mit und ohne Flügel. Ob und wie sie etwas bringen, konnte aber keiner der beiden wirklich beantworten.

Hier viel, dort wenig

Bei Ducati wurde nur an der Feinabstimmung gearbeitet, einzig bei Johann Zarco gab es ein winziges neues Detail in Form einer kleinen Hutze, die gleich hinter der Spitze des Verkleidungskiels Luft in diese hineinleitet. Ob dies der Kühlung dient und für welches Teil es angewendet wird, wollte aber niemand verraten.

Bei Honda gab es umso mehr zu erblicken. Das Motorrad von Stefan Bradl hat einen Rahmen, der sich grundsätzlich von den anderen, die wir bei der RC213V gesehen haben, unterscheidet. Nicht nur, dass er einen runden Schacht, vermutlich für eine Schraubverbindung, an der Oberseite des Hauptprofils aufweist, auch sämtliche Halterungen in seiner Peripherie unterscheiden sich von den bisherigen Honda-Rahmen. Es macht schon länger das Gerücht die Runde, dass ein Rahmen bei Kalex in Auftrag gegeben wurde, Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel lässt sich nichts dazu entlocken. Bei LCR wurde hingegen an einem Rahmen mit vielen Verstärkungsschweißnähten und einer aufgeklebten Kohlefaser-Verstärkung an der Schwingenlagerung gearbeitet.

KTM hatte das komplett bei Red Bull Engineering gebaute Aerodynamikpaket, das Dani Pedrosa am Wochenende im Rennen eingesetzt hat, nun mit den anderen Fahrern probiert und hatte dazu mehrere Varianten für die Details. Yamaha hatte neben neuen Aerodynamikteilen auch einen neuen Rahmen dabei, dazu einen Auspuff mit doppeltem Megafon, ein Prinzip, das früher auch bei Suzuki für ihren Reihen-Vierer verwendet wurde. ■

KOVÁCS

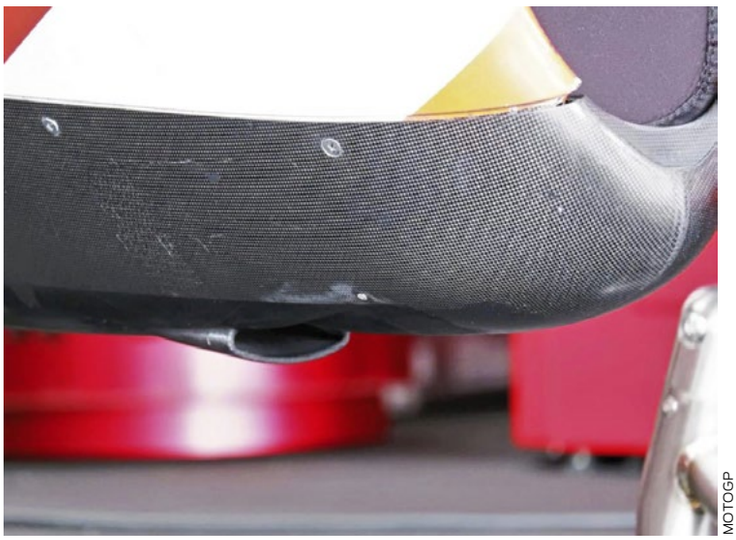
Aprilia Neue Teile, die wir bislang noch nicht gesehen haben, sah man in Jerez nicht. Dafür probierte man die bislang in Rennen noch nicht zum Einsatz gekommenen Flügel an Gabel und Schwinge, und es wurde an der Feinabstimmung – besonders der der Elektronik – gearbeitet. Dazu probierten die Aprilia-Fahrer eine unglaubliche Anzahl von Starts, denn die Dosierung der Kupplung, mit der das Drehmoment über das gesamte Drehzahlband effizient weitergeleitet werden soll, hat sich als Achillesferse erwiesen.

PAULOVITS

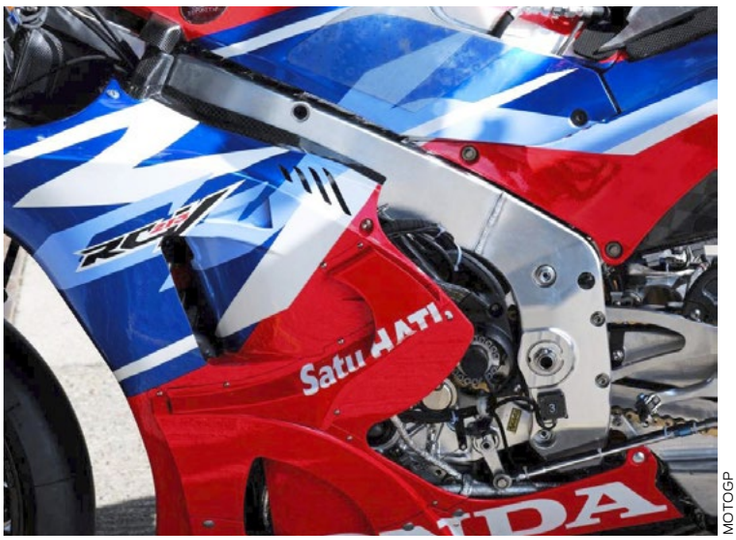
KTM Die Verkleidungsteile, die bei Red Bull Engineering entwickelt wurden, konnte nach Dani Pedrosa am Wochenende nun auch jeder andere KTM-Pilot – inklusive Testfahrer Jonas Folger – probieren. Es gab sie in mehreren Varianten. Dazu gab es ein paar kleinere Chassis-Updates. Es wurde aber noch viel mehr an der Elektronik gearbeitet, und man probierte auch einiges für heißes Wetter und wenig Grip aus, was auf den nächsten Strecken bevorsteht.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

urrenz probiert viel Neues



MOTOGP



MOTOGP

Ducati Auch bei Ducati gab es nur ein winzig kleines Teil, das bislang noch nicht gesichtet wurde. An Johann Zarcos Motorrad war unter dem Verkleidungskiel eine kleine Hutze montiert, die kühle Luft in diese reinleiten soll. Wohin genau, ist unklar. Dafür arbeiteten die Techniker um Francesco Bagnaia daran, das Motorrad für heiße Bedingungen, die es in diesem Jahr noch nicht wirklich gab, anzupassen. Auch die Satelliten-Teams arbeiteten an der Feinabstimmung der letztjährigen Desmosedici, die VR46-Piloten setzten mit ihr Bestzeiten.

Honda Der Rahmen von Stefan Bradls Prototyp soll von Kalex stammen, die in der Moto2 sehr viel Erfahrung mit der Optimierung von Steifigkeiten erworben haben. Eine Schwinge hatten sie schon für Honda gemacht, die seither auch permanent eingesetzt wird. Es gab noch einen zweiten Versuchsrahmen mit Schweißnähten und aufgeklebter Carbon-Verstärkung am Schwingendrehpunkt. Es gab auch eine Vielzahl von Flügelvarianten bis hin zur Abrisskante am Ende des Sitzbankhöckers und einen ganz neuen Verkleidungskopf.

MOTOGP

Yamaha Neben einem neuen Rahmen, bei dem aber weder Fabio Quartararo noch Franco Morbidelli einen klaren Vorteil feststellen konnten, gab es die spektakulärsten Flügel, die an verschiedenen Stellen montiert und probiert wurden. Um die Leistung des Reihen-Vierzylinders zu verbessern, hat Akrapovic eine Auspuffanlage mit zwei Megafonen entwickelt. Dieses Prinzip wurde schon einmal in der Moto2 beim Honda-Vierzylinder und die letzten Jahre bei MotoGP-Suzuki verwendet.

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Jerez (E), 01.05.2023, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit	Runden
1.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	1.36,574	64
2.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	1.36.678	81
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.36,725	88
4.	Fabio di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	1,36,963	63
5.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	1.36,964	94
6.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	1.37,024	44
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.37,060	79
8.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.37,068	73
9.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	1.37,089	52
10.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	1.37,189	77
11.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	1.37,285	71
12.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.37,314	70
13.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	1.37,326	60
14.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	1.37,431	67
15.	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	1.37,516	67
16.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.37,543	80
17.	Álex Rins (E)	Honda RC 213 V	1.37,722	82
18.	Augusto Fernández (E)	GasGas RC16	1.37,739	69
19.	Stefan Brandl (D)	Honda RC 213 V	1.37,782	54
20.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	1.38,397	35
21.	Jonas Folger (D)	KTM RC16	1.38,542	63
22.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	1.38,558	45

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Arón Canet: In Abwesenheit von Pedro Acosta schnellster Moto2-Pilot in Jerez

MOTOGP

Tulovic arbeitet sich heran

Beim eintägigen IRTA-Test der Moto2, bei der 20 der 32 Fahrer dabei waren, fuhr Arón Canet Bestzeit. Lukas Tulovic konnte in Ruhe Abstimmungen probieren und sich fahrerisch verbessern.

Von: **Imre Paulovits**

Einen Tag nach der MotoGP konnten auch die Moto2- und die Moto3-Piloten einen Tag lang in Jerez testen, und mehr als die Hälfte der Fahrer in beiden Klassen machten von den jeweils drei etwas mehr als einstündigen Sessions gebrauch. Es war den ganzen Tag sonnig, am Nachmittag gar richtig heiß, so wurden die Bestzeiten von fast allen bereits in der ersten Session am Vormittag gefahren, weil danach der Grip nachließ.

Das Team von Sito Pons hatte dabei einen guten Tag, seine beiden Fahrer Arón Canet und Neuling Sergio García belegten die ersten beiden Plätze. Dabei kam der Rookie bei einer gemeinsamen Ausfahrt gar bis auf 18 Tausendstel auf seinen routinierten Teamkollegen heran. Überhaupt ging es bei den Zeiten sehr eng zu, die Top 5 lagen innerhalb einer Zehntelsekunde! Doch der nachlassende Grip forderte auch seine Opfer, Ai Ogura, der von seiner Kahnbeinverletzung zurückgekehrt ist und bereits erstaunlich schnelle Zeiten fährt, hatte am Nachmittag einen Ausrutscher, bei dem er sich zum Glück aber nichts tat.

Lukas Tulovic fuhr am Vormittag 21 Runden und hängte am Nachmittag acht weitere dran. „Wir haben diese Extrazeit hauptsächlich dazu genutzt, ein bisschen das aufzuholen, was wir Anfang der Saison verpasst haben“, beschrieb der 22-Jährige. „Wir konnten größere Veränderungen bei der Abstimmung probieren, für die uns an einem Rennwochenende keine Zeit bleibt, und haben dabei auch ein paar Sachen gefunden, die uns weitergebracht haben. Ein bisschen mehr Grip, ein bisschen mehr Vorderradgefühl, und ich konnte auch ein wenig an meinem Fahrstil arbeiten: Wie ich das Motorrad abbremse und dann zum Scheitelpunkt drehe. Wir können sehr viel Positives mitnehmen, Tools, die wir vielleicht noch nicht in Le Mans, aber später in der Saison noch nutzen können. Die Sachen, die das Team probiert hat, haben sich alle positiv ausgewirkt.“

Sich wie an einem Rennwochenende bei anderen Fahrern etwas abschauen konnte der Intact-Pilot aber nicht. „Wir haben uns auf uns selbst konzentriert, da waren Position und Abstand von anderen Fahrern egal.“ Am meisten hat dabei der Vormittag gebracht. „Als es noch kühl war und Gummi von der MotoGP auf der Strecke lag, war der Grip wirklich sehr gut. Danach wurde es immer schlechter und schlechter. Aber auch da müssen wir gut sein. Es wird sicherlich bei vielen Rennen heiß sein, deshalb ist es wichtig, dass das Motorrad auch unter solchen Bedingungen gut funktioniert, und wir hatten hier die Gelegenheit, daran zu arbeiten.“ ■

WOBSTER

Lukas Tulovic: Abstimmungen probiert und am Fahrstil gearbeitet

BESTZEITEN

Moto2-Test, Jerez (E) 02.05.2023

	Fahrer	Marke	Bestzeit
1.	Arón Canet (E)	Kalex	1.41,264
2.	Sergio García (E)	Kalex	1.41,282
3.	Jake Dixon (GB)	Kalex	1.41,318
4.	Sam Lowes (GB)	Kalex	1.41,357
5.	Albert Arenas (E)	Kalex	1.41,362
6.	Tony Arbolino (I)	Kalex	1.41,366
7.	Ai Ogura (J)	Kalex	1.41,516
8.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	1.41,553
9.	Celestino Vietti (I)	Kalex	1.41,783
10.	Izan Guevara (E)	Kalex	1.41,838
11.	Filip Salac (CZ)	Kalex	1.41,877
12.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	1.41,987
13.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	1.42,098
14.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	1.42,352
15.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	1.42,535
16.	Rory Skinner (GB)	Kalex	1.42,696
17.	Marcos Ramírez (E)	Forward	1.42,715
18.	Álex Escrig (E)	Forward	1.42,802
19.	Borja Gomez (E)	Kalex	1.42,869
20.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	1.43,432

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Premiere beim Jubiläum: Die MotoE fährt erstmals um den WM-Titel

MOTOGP

Zum Tausender

In Le Mans wird am Wochenende in zweifacher Hinsicht Geschichte geschrieben: Es ist der 1000. Grand Prix seit Beginn der Motorrad-WM 1949, und erstmals tritt die MotoE als Weltmeisterschaft an.

Von: **Imre Paulovits**

Die Dorna hat diesem historischen Jubiläum schon länger entgegengefiebert, und so wird bei den Franzosen, die ohnehin Feste gut zu feiern wissen, einiges aufgefahren. Es wird eine spezielle Ausstellung um Giacomo Agostini, dem erfolgreichsten Rennfahrer der Geschichte, geben, der der 15-fache Weltmeister am Freitag, Samstag und Sonntag beiwohnen wird. Von den tausend Grands Prix wurde übrigens der überwiegende Teil bereits unter Dorna-Führung ausgetragen. Le Mans ist ihr 520. Grand Prix.

Zu diesem feierlichen Anlass gibt es auch eine Premiere. Die MotoE wird erstmals mit Ducati-Einheitsmotorrädern gefahren, und sie tritt erstmals als WM-Prädikat an. Den Vorsaison-Tests nach zu urteilen, wird sich die Klasse auf ein ganz neues Niveau schwingen, und obwohl Titelträger Dominique Aegerter nicht dabei ist, ist das Intact-Team mit Randy Krummenacher bestens aufgestellt. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Ducati-Werksfahrer Enea Bastianini, der in Jerez wieder versuchte zu fahren, dessen Schulterblatt aber noch zu starke Schmerzen verursachte, wird auch Le Mans auslassen müssen. An seiner Stelle hat das Team Danilo Petrucci aufgeboten. Der Ex-MotoGP-Fahrer meinte beim Superbike-WM-Lauf in Barcelona: „Die Umstellung wird nicht leicht. Ich hoffe, dass es regnen wird." Miguel Oliveira, der sich in Jerez die Schulter ausgekugelt und dabei den rechten Oberarmknochen gebrochen sowie ein Band der Gelenkkapsel gerissen hat und in Le Mans nicht fahren kann, wird durch Testfahrer Lorenzo Savadori ersetzt. Ob Marc Márquez bei Honda wieder fahren wird, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Der achtfache Weltmeister wollte schon in Jerez fahren, aber drei Ärzte haben unabhängig voneinander bescheinigt, dass der Mittelhandknochen des rechten Daumens, auf dem beim Bremsen bis zu 100 Kilo lasten, noch nicht ausreichend verheilt ist.

MOTO2

Darryn Binder hingegen wird bei Intact sein Comeback geben. Der in Austin gebrochene Mittelhandknochen des rechten Mittelfingers und der rechte Ringfinger sind mittlerweile ausreichend verheilt, sodass der Südafrikaner wieder fahren kann.

Vorschau GP Frankreich

ZEITPLAN

GP von Frankreich (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 12. Mai 2023		
9.00–9.35	Moto3	1. Training
9.50–10.30	Moto2	1. Training
10.45–11.30	MotoGP	1. Training
13.15–13.50	Moto3	2. Training
14.05–14.45	Moto2	2. Training
15.00–16.00	MotoGP	2. Training
Samstag, 13. Mai 2023		
8.40–9.10	Moto3	3. Training
9.25–9.55	Moto2	3. Training
10.10–10.40	MotoGP	freies Training
10.50–11.05	MotoGP	Qualifying 1
11.15–11.30	MotoGP	Qualifying 2
12.50–13.05	Moto3	Qualifying 1
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 2
13.45–14.00	Moto2	Qualifying 1
14.10–14.25	Moto2	Qualifying 2
15.00	MotoGP	Sprintrennen
Sonntag, 14. Mai 2023		
9.45–9.55	Moto GP	Warm-up
10.00–10.35	MotoGP	Fahrerparade
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
12.15	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von Frankreich

Sieger 2022
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati

Pole-Position 2022
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda, 1.41,621 (= 148,2 km/h)
Moto2: Pedro Acosta (E), Kalex, 1.35,803 (= 157,2 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.30,450 (= 166,5 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas, 1.42,081 (= 147,5 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.36,276 (= 156,4 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.31,778 (= 164,1 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Celestino Vietti (I), KTM, 1.41,690 (= 148,1 km/h) (2020)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.36,276 (= 156,4 km/h) (2022)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.31,778 (= 164,1 km/h) (2022)

STAND DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23	87
2.	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	65
3.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	62
4.	Jack Miller (AUS)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	49
5.	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	48
6.	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	48
7.	Jorge Martín (E)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	48
8.	Álex Rins (E)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	47
22.	Jonas Folger (D)	GasGas Factory Racing Tech3	KTM RC16	4
24.	Stefan Bradl (D)	HRC Team	Honda RC 213 V	2

Moto2

1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	74
2.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	74
3.	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex	52
4.	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	45
5.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	43
6.	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	40
7.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	36
8.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	29
9.	Albert Arenas (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	27
21.	Lukas Tulovic (D)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Kalex	1

Moto3

1.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM	59
2.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets - MSI	KTM	55
3.	Ivan Ortola (E)	Angeluss MTA Team	KTM	50
4.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	47
5.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	41
6.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	35
7.	David Alonso (CO)	GasGas Aspar Team	GasGas	30
8.	José Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	30
9.	Ayumu Sasaki (J)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna	23
10.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM	23

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Er war einsam, aber schneller: Bautista ließ keinen der Konkurrenten an sich ran

WORLDSBK

Unnahbarer Sieger

Es kam, wie es kommen musste: Auf seiner Heimstrecke in Barcelona gewann Álvaro Bautista alle drei Rennen, indem er gleich auf und davon fuhr. Auch 250 Umdrehungen weniger konnten ihn nicht aufhalten, die Kämpfe tobten nur noch um Platz 2.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es war schwer auszumachen, wer sich eigentlich mehr freute: Álvaro Bautista oder seine Fans. Der kleine Spanier war mit der großen Ducati auf seiner Heimstrecke in Barcelona eine Klasse für sich. Er hatte seine Frau Grace und die beiden Töchter mit an der Rennstrecke, was ihm sichtlich Freude bereitete. Es sprudelte nach jedem Sieg nur so aus ihm heraus, wenn er ins Mikrofon sprach. Die Menge tobte. Doch was des einen Freud', ist des anderen Leid, denn so langsam macht sich Resignation in der Superbike-WM breit. Dass Ducati nach der Balance-of-Performance-Regel mit 250 Umdrehungen weniger auskommen muss, änderte nichts an der Überlegenheit des Weltmeisters, er spielte sie sogar noch viel deutlicher aus als bei den Rennen zuvor. Dass immer wieder einsetzender Nieselregen die Rennen schwieriger machte, meisterte Routinier Bautista auch weltmeisterlich, und so kam sogar dem sonst so pragmatischen Toprak Razgatlioglu der Satz über die Lippen: „Die Superbike-WM spielt um Platz 2, Bautista fährt in seiner eigenen Klasse."

Zwei- statt Dreikampf

Man kann nur den Hut davor ziehen, wie der Weltmeister und sein Team sich im Winter vorbereitet und weiterentwickelt haben, aber die Würze, die uns letztes Jahr die irren Dreikämpfe zwischen ihm und seinen beiden Vorgängern, Toprak Razgatlioglu und Jonathan Rea, gaben, fehlt dieses Jahr einfach. Dabei sind es fahrerisch weiterhin sie, die den Unterschied machen. Am Freitag sah man hinter Bautista auch einen tollen Zweikampf zwischen dem Yamaha- und dem Kawasaki-Star, den der Türke erst in der letzten Bremszone mit einem seiner unnachahmlichen Manöver für sich entschied. Das gleiche Bild auch im Sprintrennen am Sonntag. Doch als Jonathan Rea bei leicht einsetzendem Nieselregen am Ende der Zielgeraden beim Bremsen auf den weißen Strich geriet, klappte ihm das Vorderrad ein, und der sechsfache Weltmeister schlitterte ins Kies. So hatte Yamaha mit Andrea Locatelli gleich zwei Fahrer auf dem Podest stehen.

Im letzten Rennen des Tages sah es dann ganz nach einem Ducati-Doppelsieg aus. Bautista war an der Spitze weit enteilt, Michael Ruben Rinaldi schien seine Probleme endlich im Griff zu haben, doch dann bauten seine Reifen gegen Rennende dramatisch ab. Der nimmermüde Kämpfer Razgatlioglu gab bis zum Ziel nicht auf und passierte ihn auf dem Zielstrich zu seinem dritten P2 an diesem Wochenende. Ob es wohl in Misano jemanden gibt, der Bautista etwas entgegenzusetzen weiß? ■

WORLDSBK

Das Ende eines tollen Zweikampfs: Rea stürzt auf dem weißen Strich

WORLDSBK

Am Gas bis zum Schluss: Razgatlioglu (#54) schlug Rinaldi auf dem Zielstrich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Doppelte Agusta

In beiden Rennen standen zwei MV Agusta auf dem Podest. Doch den ersten Sieg der Italiener in diesem Jahr holte Bahattin Sofuoglu, nicht Marcel Schrötter.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Nicolò Bulega machte auch in Barcelona wieder sein Ding, doch Marcel Schrötter schaffte es, die MV Agusta auf den zweiten Platz zu qualifizieren. In Anbetracht der tollen Aufholjagden, die er in diesem Jahr bereits hingelegt hat, war der Deutsche plötzlich der Geheimfavorit. Und tatsächlich schaffte er es beinahe, WM-Leader Bulega vor dem Ziel fast noch abzufangen. Aber eben nur fast. Denn zu Rennmitte, als sich Schrötter aus dem Verfolgerpulk absetzen wollte, war es immer wieder sein Teamkollege Bahattin Sofuoglu, der ihm das Leben schwer machte. Der 19-jährige Neffe des fünffachen Weltmeisters Kenan Sofuoglu bremste sich immer wieder vor seinen erfahreneren Teamkollegen, und letztendlich brachte ihm genau das die Zeit, die Schrötter im Ziel fehlte: 0,2 Sekunden zum Sieg. „Der Kampf mit Sofuoglu hat zwar viel Spaß gemacht, aber ich habe dort wertvolle Zeit verloren“, sinnierte Schrötter hinterher.

Im zweiten Rennen fiel Bulega zu Beginn weit zurück, und Schrötter, Stefano Manzi auf der Yamaha und Sofuoglu balgten sich um den Sieg. Dabei verrichtete der türkische Teenager die meiste Führungsarbeit, und als sich Schrötter vorne absetzen wollte, fing er ihn schnell wieder ein. Es sah trotzdem nach einem MV-Agusta-Doppelsieg aus, doch Manzi schnappte sich Schrötter in der letzten Runde. Der Bayer ist nun Tabellen-Zweiter. ■

WORLDSBK

Bahattin Sofuoglu (#54) im Ziel, dahinter Manzi (#62) und Schrötter (#23)

Superbike-WM

Gerloff beste BMW

Nach dem Test war klar, dass BMW es in Barcelona schwer haben würde. Aber die Probleme wurden größer als erwartet.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Garrett Gerloff und das Bonovo action BMW Racing Team waren die tonangebende Paarung der Münchner in Barcelona. Der Texaner fuhr nicht nur in allen drei Rennen in die Top 10, sondern sicherte sich und seinem Team die besten Rennergebnisse der bisherigen Saison. Sein Teamkollege Loris Baz war noch durch seine Beinverletzung beeinträchtigt. Im Werksteam erlebte Scott Redding ein schwieriges Wochenende mit Abbruch-Pech in der Superpole sowie einem Sturz und einem Reifenproblem in den beiden Hauptrennen. Dafür zeigte der Portugiese Ivo Lopes, der den verletzten Michael van der Mark vertrat, ein sehr solides Superbike-WM-Debüt.

Aber es war Gerloff, der sie alle überstrahlte. Nachdem er am Samstag im ersten Rennen Neunter geworden war, legte er am Sonntag noch einmal nach. Der Texaner sicherte sich im Superpole-Rennen den siebten Platz und fuhr im zweiten Hauptrennen erneut in die Top 10. Baz belegte Rang 16, direkt vor Lopes auf P17. Redding musste die Box ansteuern, nachdem seine Reifen zu stark abgebaut hatten. ■

BMW

Garrett Gerloff (#31): Eine besondere Beziehung zu Barcelona

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Er hat sich entschieden: Álvaro Bautista wird 2024 eine weitere Superbike-WM-Saison bei Ducati dranhängen. „Es war keine leichte Entscheidung“, gibt Bautista zu. „Ich fühle mich zwar in der besten Form meiner Karriere, und das Fahren macht mir sehr viel Spaß, genau wie die Zusammenarbeit mit dem Aruba-Team. „Aber in meinem Privatleben muss ich immer mehr zurückstecken. Meine beiden Töchter werden älter, und da wird das Familienleben immer wichtiger. Aber wir haben alle zusammen die Entscheidung getroffen, zumindest noch ein Jahr länger Racing zu machen.“
Um den zweiten Platz im Ducati-Werksteam tobt ein erbitterter Kampf. Michael Ruben Rinaldi konnte seine vorgegebenen Ziele bislang nicht erreichen, und dass ihn Axel Bassani im ersten Rennen abgeschossen hat, hat die Chancen des Motocorsa-Piloten auf den zweiten Werks-Sitz nicht unbedingt verbessert.

SUPERBIKE-WM

Es sieht ganz danach aus, dass Toprak Razgatlioglu nach dem MotoGP-Test-Abenteuer mit Yamaha seine Zukunft doch eher in der Superbike-WM sieht. Sein Manager Kenan Sofuoglu verhandelt nach eigenem Bekunden neben Yamaha auch ernsthaft mit BMW. Das hat der Laune von Scott Redding in Barcelona nicht unbedingt Auftrieb gegeben – er sieht seine Felle davonschwimmen.

SUPERBIKE-WM

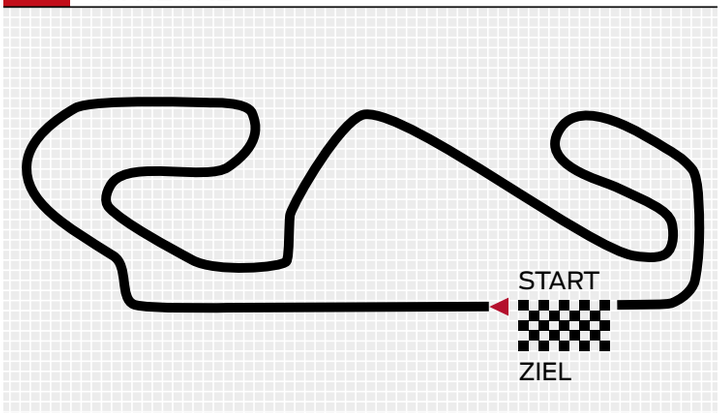
In diesem Jahr sind es genau 20 Jahre, dass Pirelli alle Klassen der Superbike-WM als Alleinausrüster mit Reifen beliefert. Zur Feier wurde in Barcelona das verkündet, was alle erwartet hatten: Der Vertrag zwischen dem italienischen Reifenhersteller und der Dorna wurde bis Ende 2026 verlängert.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

CIRCUIT DE BARCELONA/CATALUNYA (E) 4,657 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Bautista	1.40,264
2.	Aegerter	1.40,737
3.	Rea	1.40,761
4.	Rinaldi	1.40,771
5.	Lecuona	1.40,783
6.	Lowes	1.40,971
7.	Gardner	1.41,071
8.	Razgatlioglu	1.41,122
9.	Gerloff	1.41,141
10.	Locatelli	1.41,233
11.	Petrucci	1.41,420
12.	Vierge	1.41,423
13.	Redding	1.41,703
14.	Bassani	1.41,834
15.	Öttl	1.41,965
16.	Baz	1.42,028
17.	Baldassarri	1.42,197
18.	Granado	1.42,297
19.	Ray	1.42,307
20.	Lopez	1.42,399

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	236 Punkte
2.	Razgatlioglu	167
3.	Locatelli	133
4.	Rea	100
5.	Bassani	91
6.	Aegerter	73
7.	Rinaldi	72
8.	Vierge	68
9.	Lowes	62
14.	Öttl	37

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	241 Punkte
2.	Yamaha	183
3.	Kawasaki	121
4.	Honda	85
5.	BMW	62

ERGEBNIS 1. RENNEN

Barcelona (E) – 6. Mai 2023 10. WM-Lauf; 79,169 km über 17 Rdn. à 4,657 km; 24 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 28 Grad, Asphalt: 47 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	17	29.06,615 min	1.41,747	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	17	+8,864 s	1.42,186	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	+8,927 s	1.42,244	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	17	+13,992 s	1.42,602	13
5.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	17	+14,206 s	1.42,641	11
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	17	+15,809 s	1.42,779	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	17	+18,222 s	1.42,237	9
8.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	17	+20,607 s	1.42,854	8
9.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	17	+20,841 s	1.42,710	7
10.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	17	+23,475 s	1.42,816	6
11.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	17	+31,286 s	1.43,269	5
12.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	17	+31,823 s	1.43,882	4
13.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	17	+32,859 s	1.43,074	3
14.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	17	+40,429 s	1.43,651	2
15.	Ivo Miguel Lopes (P)	BMW M 1000 RR	17	+46,947 s	1.44,085	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Barcelona (E) – 7. Mai 2023 12. WM-Lauf; 93,140 km über 20 Rdn. à 4,657 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 23 Grad, Asphalt: 34 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	20	34.17,010 min	1.41,730	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+8,583 s	1.42,196	20
3.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+8,643 s	1.42,028	16
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+11,366 s	1.42,158	13
5.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+12,824 s	1.42,353	11
6.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+15,242 s	1.42,353	10
7.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	20	+15,771 s	1.42,329	9
8.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	20	+16,516 s	1.42,375	8
9.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+18,946 s	1.42,348	7
10.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	20	+19,637 s	1.42,488	6
11.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+21,561 s	1.42,831	5
12.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+23,410 s	1.42,565	4
13.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	20	+25,255 s	1.43,106	3
14.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	20	+29,381 s	1.42,860	2
15.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	20	+34,437 s	1.43,174	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Barcelona (E) – 7. Mai 2023
11. WM-Lauf; 46,570 km über 10 Rdn. à 4,657 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 19 Grad, Asphalt: 25 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	17.10,303 min
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+2,110 s
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+2,385 s
4.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+2,868 s
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+2,965 s
6.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	+3,257 s
7.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	+3,398 s
8.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+4,102 s
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+4,884 s
10.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,031 s
11.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,154 s
12.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+9,424 s
13.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+10,428 s
14.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	+14,325 s
15.	Ivo Miguel Lopes (P)	BMW M 1000 RR	+14,441 s

SUPERSPORT-WM

Barcelona (E) – 6. Mai 2023
7. WM-Lauf; 83,826 km über 18 Rdn. à 4,657 km; 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 43 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	31.52,426 min
2.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+0,626 s
3.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+3,996 s
4.	Glenn van Straalen (NL)	Yamaha YZF R6	+4,991 s
5.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+5,467 s
6.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+7,002 s
7.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+8,900 s
8.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+9,553 s
9.	Nicholas Spinelli (I)	Yamaha YZF R6	+12,693 s
10.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Street Triple RS	+12,946 s

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	152 Punkte
2.	Schrötter	119
3.	Manzi	116
4.	Caricasulo	98
5.	Tuuli	75
6.	Debise	65
7.	Sofuoglu	64

SUPERSPORT-WM

Barcelona (E) – 7. Mai 2023
8. WM-Lauf; 83,826 km über 18 Rdn. à 4,657 km; 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	31.50,395 min
2.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+0,420 s
3.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+0,500 s
4.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+2,563 s
5.	Glenn van Straalen (NL)	Yamaha YZF R6	+7,036 s
6.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+7,237 s
7.	Nicholas Spinelli (I)	Yamaha YZF R6	+7,749 s
8.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Street Triple RS	+8,148 s
9.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+10,173 s
24.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+37,579 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	180 Punkte
2.	Yamaha	135
3.	MV Agusta	124
4.	Kawasaki	95
5.	Triumph	75

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERSPORT-300-WM

Barcelona (E) – 6. Mai 2023
3. WM-Lauf; 55,884 km über 12 Rdn. à 4,657 km; 32 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 45 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	23.27,488 min
2.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,052 s
3.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+0,098 s
4.	Petr Svoboda (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+0,341 s
5.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,346 s
6.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+0,481 s
7.	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,540 s
8.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+0,806 s
9.	José Luis Pérez González (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,849 s
10.	Galang Hendra Pratama (RI)	Yamaha YZF-R3	+1,025 s

SUPERSPORT-300-WM

Barcelona (E) – 7. Mai 2023
4. WM-Lauf; 55,884 km über 12 Rdn. à 4,657 km; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	23.34,182 min
2.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+0,027 s
3.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,183 s
4.	José Luis Pérez González (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,332 s
5.	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,400 s
6.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+0,578 s
7.	Enzo Valentim (E)	Yamaha YZF-R3	+0,620 s
8.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,691 s
9.	José Manuel Osuna Saez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,745 s
15.	Lennox Lehmann (I)	KTM RC 390 R	+2,101 s

WM-STAND FAHRER

1.	Svoboda	69 Punkte
2.	Gennai	57
3.	Di Sora	50
4.	Buis	49
5.	Maier	49
7.	Geiger	45
22.	Lehmann	1

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	91 Punkte
2.	Yamaha	72
3.	KTM	45

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Es waren zwei Rennen, bei denen zunächst 15 Sieger, und schließlich 14 Verlierer unterwegs waren. Auf der langen Geraden wurde der Pulk komplett durcheinandergewirbelt, und auch Dirk Geiger hatte öfter die Führung inne. Er schaffte es auch mal aus der achten Position ganz bis an die Spitze, doch schließlich musste er sich in beiden Rennen mit dem sechsten Platz zufriedengeben. Lennox Lehmann schied im ersten Rennen aus, im zweiten holte er als 15. den letzten Punkt. Matteo Vannucci und Mirko Gennai hießen die Sieger, Petr Svoboda kommt als WM-Leader zur IDM auf dem Sachsenring.

Superbike-WM

Aegerters Steigerungsform

Dominique Aegerter weiß noch immer zu überraschen: Der Schweizer fuhr sensationell die zweitschnellste Trainingszeit und wurde dreimal bester Nichtwerksfahrer.

Von: **Dian Sulistoyowati**

Dominique Aegerter ließ schon beim Superbike-WM-Test in Barcelona Anfang April aufhorchen, als er die sechstschnellste Zeit fuhr. Doch als das Wochenende kam, konnte er noch einen oben draufl egen: In der Superpole fuhr er die zweitbeste Zeit und spaltete in der ersten Startreihe die beiden Weltmeister Álvaro Bautista und Jonathan Rea. Doch der Schweizer weiß mittlerweile auch die Rennen einzuteilen. Wenn er im ersten Rennen zu Beginn auch etwas zurückfiel, nach erneut beherzter Aufholjagd fuhr der Schweizer bis auf Platz 5 vor und hätte fast noch Yamaha-Werkspilot Andrea Locatelli geschnappt. Im Superpole-Race war Aegerter mitten im Getümmel der Gruppe hinter Überflieger Álvaro Bautista und wurde Sechster, und wenn er im zweiten Rennen auch beim Kampf mit Garrett Gerloff etwas zu viel Reifen verbraucht hatte und so zum Schluss Locatelli und Vierge nicht mehr einholen konnte, mit dem achten Platz stand er zum dritten Mal an diesem Wochenende als bester Nichtwerksfahrer im Parc fermé. Und der Rookie ist mittlerweile Tabellen-Sechster!

„Es war schon ein fantastisches Wochenende, aber ganz ehrlich hatte ich mir von dem ersten Rennen sogar noch ein wenig mehr erwartet, denn wir hatten nicht nur über eine Runde eine schnelle Pace, sondern auch über die Distanz. Ich war nach dem Neustart aber etwas in der Meute gefangen. Es war auch wichtig, ein Auge auf das Reifenmanagement zu haben, und obwohl ich sie so gut wie möglich geschont habe, hatte ich gegen Ende des Rennens einen ziemlichen Drop hinten“, gab Aegerter zu. „Wir hatten dann mit Platz 6 unser bisher bestes Superpole-Race, und mit dem achten Platz im Sonntagsrennen bin ich nicht unzufrieden. Denn in den letzten beiden Runden begann es leicht zu tröpfeln, und es wurde eine lange und anstrengende Angelegenheit.“

15. in der Superpole, 11. im ersten Rennen, 13. im Superpole-Race und 14. im zweiten Rennen am Sonntag – Philipp Öttl hätte sich sein Rennwochenende in Barcelona, von dem er schon zuvor schwärmte, dass die Ducati dort gut funktionieren würde, wohl besser vorgestellt. „Wenn es die Ergebnisse auch nicht gezeigt haben, aber wir haben über das Wochenende einige Schritte nach vorn getan. Ich hoffe, dass wir so in Misano wieder bei den Kämpfen um die vorderen Plätze dabei sein können.“ ■

YAMAHA

Superschneller Aegerter: Nur Bautista war in der Superpole schneller!

GOELEVEN

Philipp Öttl: Barcelona nicht wie erwartet, Gedanken schon in Misano

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3-JuniorGP/Moto2-EM/ETC

Land in Sicht?

Die FIM-JuniorGP-Weltmeisterschaft feierte den Saisonauftakt in Portugal mit allem, was dazugehört

FIM

Es wird Deutsch gesprochen auf dem Podest, wenn auch in einer anderen Klasse als bisher. Jakob Rosenthaler belegte beim Auftakt der FIM-JuniorGP-Serie den dritten Platz.

Von: **Anke Wieczorek**

Was war das für ein Wochenende auf dem Circuito do Estoril! Im vergangenen Jahr waren die Augen noch auf Lukas Tulovic gerichtet, doch der Moto2-EM-Sieger fährt jetzt in der Weltmeisterschaft. Es sah ganz danach aus, als ob sich in der spanischen Meisterschaft so schnell kein deutschsprachiger Fahrer mehr auf dem Podium blicken lässt, doch weit gefehlt. Nachdem das deutsche Liqui Moly Husqvarna Intact GP Junior Team mit dem 17-jährigen Tulovic-Nachfolger und Favoriten Senna Agius aus Australien gleich doppelt den Siegerpokal abräumte, ging es dann sprachlich deutsch zur Sache.

Dasselbe Team punktete nämlich auch in der JuniorGP-WM-Klasse, und zwar mit dem Österreicher Jakob Rosenthaler. Er hatte sich vom 17. Startplatz gnadenlos durchs Feld nach vorn gearbeitet und gezeigt, dass Land in Sicht ist. Aber es war denkbar knapp. Die Spitzenreiter Nico Carraro und Ángel Piqueras trennten im Ziel zwei Tausendstelsekunden. Carraro hatte alle Register gezogen, nachdem er in der letzten Kurve in Piqueras' Windschatten gekommen war. Álvaro Carpe überquerte die Ziellinie als Dritter, wurde aber disqualifiziert, weil bei der technischen Kontrolle herauskam, dass die Gewichtsvorschriften in der Klasse nicht eingehalten worden waren. Damit stieg Rosenthaler aufs Podium, der auch nur einen Minimalabstand nach vorn hatte. Sieben Fahrer stürmten innerhalb von nur einer Sekunde über den Zielstrich. Noch mehr Deutsch gesprochen wurde durch Noah Dettwiler und Leo Rammerstorfer, die sich weiter hinten platzierten.

Im European Talent Cup geht es gleich mit drei Deutschen, die auch im selben Team sind, zur Sache. Aber weder Valentino Herrlich, Loris Schönrock noch Jona Eisenkolb kamen über den Hoffnungslauf hinaus. Mit ein bisschen Glück hätte zumindest Herrlich im Hauptrennen landen können, er war Vierter im Last Chance Race. Die ersten zwei kommen weiter. Der Dritte rutschte diesmal nach, weil ein Fahrer aus dem Hauptrennen ausfiel. Herrlich wäre als Nächster dran gewesen, was aber nicht passierte.

Wie hoch der ETC angesiedelt ist, zeigt, dass hier praktisch die B-Mannschaften der Motorrad-WM am Start sind. „Die Teams kommen aus Spanien, Italien, Malaysia und von überallher", sagt Teamchef Frank Koch von F. Koch Rennsport, „der ETC ist schon der Hammer, für die Deutschen zum Teil aber schwierig zu bewältigen, weil ihnen zwischen einer Moto3-Standard-Maschine und dem ETC-Motorrad ein Zwischenschritt fehlt." Der 14-jährige Herrlich machte in Estoril die beste Figur: Ihm fehlten 1,9 Sekunden zur Spitze. „Eine Sekunde liegt am Motorrad, der Rest bei ihm", so Koch. ■

MOTO3-JUNIORGP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Nico Carraro (I)	GasGas	8.52,648 min
2.	Angel Piqueras (E)	Honda	+0,002 s
3.	Jakob Rosenthaler (A)	Husquarna	+0,275 s
4.	Luca Lunetta (I)	KTM	+0,323 s
12.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+3,131 s
16.	Leo Rammerstorfer (A)	Husquarna	+4,391 s

FIM

Senna Agius hatte doppelte Freude

WM-STAND

1.	Carraro	25 Punkte
2.	Piqueras	20
3.	Rosenthaler	16
4.	Lunetta	13
5.	Roulstone	11
6.	Zurutuza	10
12.	Dettwiler	4

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Senna Agius (AUS)	Kalex Triumph	18.24,301 min
2.	Carlos Tatay (E)	Kalex Triumph	+7,263 s
3.	Harrison Voight (AUS)	Kalex Triumph	+7,785 s
4.	Alberto Surra (I)	Boscoscuro	+9,461 s
5.	Mattia Rato (I)	Kalex Triumph	+10,837 s
6.	Yeray Ruiz (E)	Kalex Triumph	+11,836 s

MOTO2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Senna Agius (AUS)	Xalex Triumph	28.23,440 min
2.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex Triumph	+4,604 s
3.	Niccolo Antonelli (I)	Kalex Triumph	+4,914 s
4.	Mattia Rato (I)	Kalex Triumph	+13,156 s
5.	Yeray Ruiz (E)	Kalex Triumph	+13,185 s
6.	Álex Toledo (E)	Boscoscuro	+15,733 s

EM-STAND

1.	Agius	50 Punkte
2.	Antonelli	24
3.	Rato	24
4.	Cardelus	23
5.	Surra	22
6.	Ruiz	21
7.	Tatay	20

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Brian Uriarte (E)	Honda	26.49,252 min
2.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+0,039 s
3.	Hakim Danish (MAL)	Honda	+0,054 s
4.	Maximo Quiles (E)	Honda	+7,521 s
5.	Ruche Moodley (RSA)	Honda	+7,789 s
6.	Giulio Pugliese (I)	Honda	+7,836 s

EUROPEAN TALENT CUP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Brian Uriarte (E)	Honda	26.51,806 min
2.	Maximo Quiles (E)	Honda	+0,006 s
3.	David Gonzales (E)	Honda	+0,096 s
4.	Dodo Boggio (I)	Honda	+0,140 s
5.	Alberto Ferrández (E)	Honda	+0,198 s
6.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+0,424 s

CUP-STAND

1.	Uriarte	50 Punkte
2.	Quiles	33
3.	Salmela	30
4.	Gonzales	25
5.	Moodley	19
6.	Boggio	18
7.	Danish	16

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Da wummert der Asphalt. Wenn die Superbikes loslegen, rollt geballte Kraft über die Rennstrecke

DINO EISELE

Blühender Auftakt

Es geht wieder los und diesmal auf dem Sachsenring. Die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft legt sich mächtig ins Zeug.

Von: **Anke Wieczorek**

Inzwischen wissen wir es alle. Die IDM wächst und gedeiht, die ersten Blüten sind aufgegangen. Sie lässt sich bestens an der Strecke und per kostenlosem Livestream verfolgen. Das Starterfeld ist erstklassig, mit Triumph ist ein neuer Hersteller in der IDM an Bord, und für den Fan ist mit dem Kauf der Eintrittskarte der Fahrerlagerzugang gleich inklusive. „IDM zum Anfassen", heißt die Devise, und bisher ist die Motor Presse Stuttgart mit ihrem Konzept gut gefahren. Ein Sahnehäubchen ist, dass sie als Promoter und Organisator erst vor wenigen Wochen parallel zur IDM die Seitenwagen-Weltmeisterschaft übernommen hat. Mit vielen Titelträgern aus dem deutschsprachigen Raum besitzt die Disziplin eine sehr erfolgreiche Geschichte, die jetzt ein neues Kapitel aufschlägt, das zum Auftakt auf dem Sachsenring erstmals beschrieben wird.

Sachsenring – das sind Emotionen pur. Im deutschen Motorradmekka wird nicht nur der Motorrad-Grand-Prix von Deutschland ausgetragen, hier wird der Rennsport generell zelebriert. In der IDM sind die Karten 2023 völlig neu verteilt.

In der Topklasse Superbike stellt sich die Frage: Wer kann BMW schlagen? Der vierfache Meister Reiterberger ist nicht mehr am Start und fährt in Asien, dafür hat Meistermacher-Teamchef Werner Daemen seinen dreifachen Champion Ilya Mikhalchik wieder reaktiviert, den er letztes Jahr in Spanien fahren ließ. Wird er wie Reiti ein viertes Mal Meister in einem Team, dem der Ruf des Erfolgs vorauseilt? In den letzten zehn Jahren ging der Titel sieben Mal an BMW und immer ins BCC-Alpha-Van-Zon-BMW-Racing-Team.

Einer, der immer nah dran war, aber es dann doch nicht schaffte, ist Florian Alt. Der 26-Jährige scheint Nerven wie Drahtseile zu haben. Jeder andere hätte vermutlich längst das Handtuch geschmissen, aber nicht Alt. Er ist ein zäher Hund. Für 2023 hat er bei Honda angedockt und wissen lassen, dass ihm der Titel auf der CBR1000RR-R noch mehr bedeute als einer auf BMW, wo er herkommt. Mikhalchik gegen Alt, das ist das zentrale Thema in Deutschlands höchster Motorradklasse. Oder ist da noch mehr?

Jäger und Gejagte

Ja, da gibt es auch Leandro „Tati" Mercado, den Ex-WM-Superbiker aus Argentinien, der bei Kawasaki Weber-Motos Racing unterschrieben hat. Er war im vergangenen Jahr bei vier IDM-Veranstaltungen auf Honda am Start und holte in den acht gefahrenen Rennen vier Podestplätze. Wie weit es jetzt nach vorn geht, wird sich zeigen. Ein Titelgewinn für Kawasaki wäre nach 22 Jahren eine Sensation.

Oder ist Wladimir Leonow der Lachende im Bunde? Der Yamaha-Fahrer war 2021 schon Gesamtvierter, wurde als heißes Eisen gehandelt, fuhr auch schnell aufs Podest, verschwand aber verletzt genauso schnell von der Bildfläche. Das hat ihm weh getan. Doch jetzt ist der 35-Jährige zurück. Dafür ist Rob Hartog aus den Niederlanden, der im letzten Jahr Dritter wurde, vorerst außer Gefecht. Er wollte zum ersten Mal in seinem Leben am 24-Stunden-Langstreckenklassiker in Le Mans teilnehmen, stürzte aber im Training und brach sich den zweiten Halswirbel und das linke Schulterblatt.

MARK WALTERS

Exzellent: Die Sidecar-WM wird im Rahmen der IDM ausgetragen

23 Fahrer haben sich aktuell in die Königsklasse eingeschrieben, darunter Marc Moser, Philipp Steinmayr, Toni Finsterbusch oder Rookies wie Hannes Soomer, Jan Ole-Jähnig, Patrick Hobelsberger.

In der IDM Supersport ist mit der Next Generation ein neues Zeitalter angebrochen. Sie erlaubt den Einsatz von Motorrädern, die nicht ins traditionelle 600er-Schema passen wie zum Beispiel die Triumph Street Triple 765 RS. Über eine Balance-Regel werden die Konzepte einander angepasst. Deshalb wird die Einheitselektronik, wie sie in der WM verwendet wird, nun auch in der IDM eingesetzt.

Meister Max Enderlein ist nicht mehr am Start, will aber als Teamchef und Mentor den Österreicher Andreas Kofler zum Titel führen. Heiße Anwärter sind aber auch Melvin van der Voort aus der Niederlande und Luca de Vleeschauwer aus Belgien. In den Kämpfen heißt es Yamaha gegen Kawasaki. Aber alle müssen erst einmal an Thomas Gradinger, letztes Jahr verletzt, vorbei . Eine einzige Honda wird im Feld auftauchen. Sie ist brandneu und wird von Julius Caesar Rörig eingesetzt. Bisher durfte die schwer an die Fireblade angelehnte 600er noch keine Weltkarriere antreten. Gerüchten zufolge soll sie aber 2024 offiziell nach Deutschland kommen.

In der Nachwuchsklasse IDM Supersport 300 fahren Kawasaki Ninja 400, KTM RC 390 R und die Yamaha YZF-R3 um die Wette. Wer die besondere Prise Action sucht, wird hier fündig, denn beim Überqueren des Zielstrichs geht es nicht selten im Fotofinish um Tausendstelsekunden. Meister Marvin Siebdrath, bisher Kawasaki, will den Titel auf Yamaha verteidigen. 30 Fahrer machen Jagd auf Punkte, unter anderem Máté Számadó, der scharf wie eine ungarische Paprika ist, oder Walid Khan, der sein Temperament manchmal kaum zügeln kann. Diese Namen sollte man sich merken. Mehr Informationen unter www.idm.de ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

2023 wieder in Topform: Titelkandidat Brad Freeman (Beta)

PRIME STADIUM

Enduro-WM Lalín

Freeman unschlagbar?

Mit einem weiteren Doppelsieg meldet sich der Ex-GP-Meister Brad Freeman scheinbar stärker als zuvor wieder zurück: In 2022 verletzungsbedingt noch abgeschlagen, hat diese Saison die Konkurrenz des Briten das Nachsehen.

Von: **Robert Pairan**

Obwohl Lokalmatador Josep Garcia bei seinem Heim-GP im spanischen Lalín am ersten Tag meist in Führung lag, konnte ihn Freeman in der letzten der drei Runden erst ein-, dann überholen. Im gerade mal drei Minuten langen Extremtest dominierte Freeman deutlich. Dem britischen Naturell Freemans hätten mit dem nächtlichen Regen und den rutschigen Strecken auch die äußeren Bedingungen entgegenkommen sollen. Doch tatsächlich konnte er erst zulegen, als die Sonne herauskam und die Strecke etwas trocknete. Am zweiten Tag wurde es noch viel enger zwischen den beiden Fahrern. Zwar hatte diesmal Freeman vom Start weg die Nase vorn und gewann am Ende acht der neun Sonderprüfungen, doch teilweise nur Sekundenbruchteile vor dem Spanier. Beide Fahrer waren offensichtlich am Limit des Möglichen, sodass am zweiten Tag selbst Freemans Landsmann Steve Holcombe, der am ersten Tag noch kräftig mitgemischt hatte, lediglich das Zusehen übrig blieb.

Verona in Statistenrolle

Noch mehr zu einer Statistenrolle war GP-Titelverteidiger Andrea Verona an diesem Wochenende verurteilt: Der Italiener stürzte schon beim Prolog und kam danach nicht mehr in Schwung, sondern belegte an beiden Tagen nur Rang 4.

Der Deutsche Luca Fischeder rutschte an beiden Tagen knapp am Podium der E3-Klasse vorbei. Der Sherco-Pilot verfehlte die Siegerehrung mit jeweils einem vierten Tagesrang nur knapp.

Junior Jeremy Sydow aus Chemnitz stand an beiden Tagen auf dem Podium: Am ersten Tag kosteten ihn noch einige Ausrutscher im Extremtest wertvolle Zeit, sodass er in der Gesamtwertung auf Platz 3 landete.

GASGAS

Sturz im Prolog: Andrea Verona

Am zweiten Tag „hat einfach alles gepasst und ich habe keine Fehler gemacht“, freute sich der Sherco-Fahrer, der in der Junioren-Gesamtwertung auf dem zweiten Platz liegt und in der Hubraumklasse 1 der Junioren sogar punktgleich mit dem Briten Jed Etchells auf Platz 1. „Irgendwie läuft es bei mir am Sonntag einfach besser“, meinte der Motocross-Umsteiger. ■

ENDURO-WM

Lalín (E), 1. Tag, 6. Mai

1.	Brad Freeman (GB), Beta	1:12.22,05
2.	Josep Garcia (E), KTM	+ 11,55 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+ 55,06 s
4.	Andrea Verona (I), GasGas	+ 59,94 s
5.	H. Macdonald (NZ), Sherco	+2.31,82 m
6.	Matteo Pavoni (I), TM	+3.05,90 m
7.	Zachary Pichon (F), Sherco	+3.13,51 m
8.	Nathan Watson (GB), Honda	+3.37,12 m
9.	Daniel Milner (AUS), TM	+3.45,95 m
15.	Luca Fischeder (D), Sherco	+4.23,15 m

Lalín (E), 2. Tag, 7. Mai

1.	Brad Freeman (GB), Beta	1:06.31,35
2.	Josep Garcia (E), KTM	+11,91 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+49,73 s
4.	Andrea Verona (I), GasGas	+1.21,21 m
5.	Nath. Watson (GB), Honda	+2.08,57
6.	Antoine Magain (B), Sherco	+2.09,80
7.	Wil Ruprecht (AUS), Sherco	+2.41,11 m
8.	Theo. Espinasse (F), Beta	+2.42,91 m
9.	Matteo Cavallo (I), TM	+2.46,27 m
13.	Luca Fischeder (D), Sherco	+3.00,31 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 14 Tagen

1.	Brad Freeman	80 Punkte
2.	Andrea Verona	60
3.	Steve Holcombe	60
4.	Josep Garcia	57
5.	Hamish Macdonald	39
6.	Nathan Watson	29
7.	Zachary Pichon	27
8.	Mikael Persson (S), Husqv.	26
9.	Matteo Cavallo	24
18.	Luca Fischeder	4

NACHRICHTEN

DRAMATISCHE SUPERCROSS-WENDE IN DENVER

Mit 18 Punkten Vorsprung fuhr Eli Tomac zum vorletzten US-Supercrosslauf nach Denver, doch nach dem Tagesfinale konnte sich der Yamaha-Star keine Hoffnung mehr auf die Titelverteidigung machen: In der vierten Runde musste er führend das Rennen abbrechen, da er sich bei einem Sprung einen Achillessehnenriss zugezogen hatte. Sein Honda-Rivale Chase Sexton gewann das Rennen vor dem Thüringer Ken Roczen (Suzuki) und Adam Cianciarulo (Kawasaki). Damit übernahm Sexton (346 Punkte) vor dem Finalrennen in Salt Lake City die Führung und kann von den Verletzten Tomac (339) und Cooper Webb (304) nicht mehr eingeholt werden. Ken Roczen (303) als Vierter reichen beim Finale zwei Punkte für das Podium.

SCHMIDT DOPPELSIEGER

Beim Supermoto-DM-Auftakt auf dem Schleizer Dreieck beherrschte Weltmeister Marc-Reiner Schmidt, der dieses Jahr die komplette IDM fährt, die 35 Konkurrenten nach Belieben. Der TM-Pilot gewann beide Läufe deutlich vor dem Wormser WM-Pilot Markus Class (Husqvarna). Für Meister Jan Deitenbach (Husqvarna) blieben die Plätze 3 und 4. Eddy Frech (KTM), der in Moto 2 Dritter wurde, war in Lauf 1 gestürzt.

ERSTER SIEG FÜR ACL

Nach drei Niederlagen konnten die Landshut Devils letzten Freitag endlich den ersten Saisonsieg in der 1. polnischen Liga landen. Der ACL besiegte im Nachholmatch in der Ellermühle den Tabellenzweiten Bydgoszcz deutlich mit 52:38. Nur zwei Tage später unterlag Landshut, wieder zu Hause, gegen Tabellenführer Zielona Gora unglücklich mit 44:46. Beste Landshuter waren (Freitag) Kim Nilsson (12 Punkte) bzw. (Sonntag) Dimitri Bergé (16). Mit zwei Punkten liegt der ACL jetzt auf Tabellenplatz 7.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zweiter Grand-Prix-Sieg für den jungen Simon Längenfelder (GasGas)

Deutscher GP-Sieg

Auf dem spanischen Traditionskurs „Circuito Internacional Comunidad de Madrid" holte Jeffrey Herlings (KTM) seinen 102. Grand-Prix-Sieg. In der MX2-Klasse gab es eine deutsche Sensation: Simon Längenfelder bezwang zweimal WM-Leader Jago Geerts.

Von: **Stefan Wasner**

Trotz Heimvorteil und einem 17-Punkte-Vorsprung an der Tabellenspitze war dem 22-jährigen Galizier Jorge Prado wohl bewusst, dass bei 13 noch verbleibenden Rennen keine Zeit bleibt, um durchzuatmen. Der wieder erwachte Multi-Champ und Prado-Konkurrent Jeffrey Herlings (Red Bull KTM Factory Racing) scheint zur alten Stärke zurückzufinden.

Landsmann Ruben Fernández (HRC) hatte sich bei seinem Heimrennen ebenfalls ambitionierte Ziele gesetzt.

Hoch her ging es schon in der Qualifikation am Samstag. Romain Febvre (Kawasaki) und Brent van Doninck (JM Honda) lösten durch ein Startgerangel in der ersten Kurve einen Domino-artigen Massencrash aus, sodass man sich für Rennabbruch und Neustart des Qualifikationsrennens entschied.

Febvre hatte es am ärgsten erwischt. Er musste ärztlich versorgt werden und blieb dem neu gestarteten Qualifikationsrennen fern. Man diagnostizierte bei ihm eine Gehirnerschütterung, jedoch keine weiteren schwereren Verletzungen.

Holeshot für Seewer

Auch der deutsche MXGP-Pilot Tom Koch (KTM Kosak) war in diesen Massensturz involviert und stieg unsanft von seinem Motorrad ab.

Erneut war es GasGas Factory-Pilot Prado, der das neu gestartete Qualifikationsrennen vor Jeffrey Herlings für sich entscheiden konnte. Das ist strategisch wertvoll, denn am Ende der Saison könnten gerade diese Punkte das Zünglein an der Waage bedeuten.

> „Ich habe seit meinem ersten GP-Sieg gesagt, dass ich das wiederhole, und ich tat es."
>
> GP-Sieger Längenfelder

Mit einem Holeshot führte der Schweizer Yamaha-Pilot Jeremy Seewer am Sonntag das Feld im ersten Wertungslauf an. Lange konnte Seewer diese Position behaupten, bis er in Runde 5 dem hohen Tempo der Führungsrunden Tribut zollen musste und sukzessive zurückfiel. Anfangs war es nur der Italiener Mattia Guadagnini (GasGas), der das enorme Tempo des Schweizers mitgehen konnte.

Prado gewinnt Teamduell

Hinter den beiden Führenden kämpften Herlings und Prado um die Ränge, wobei Altmeister Jeffrey Herlings immer besser in Fahrt kam und den Spanier auch kassierte. „Ich hatte anfangs mal wieder ein bisschen Probleme mit den Unterarmen, aber das legte sich dann", so der „Bullet".

Der großgewachsene Niederländer blies nun zur Attacke und schnellte an den mittlerweile führenden Guadagnini heran, um bei einem sehenswerten Zweikampf in Runde 11 die Führung zu übernehmen. Damit stellte der Chef im Hause Motocross die Ordnung wieder her. Diesen Sieg quittierte Herlings mit einem Vorsprung von über acht Sekunden auf den Zweitplatzierten Jorge Prado, der im Teamduell gegen Guadagnini die Nase vorn hatte.

Im zweiten Wertungslauf hatte Honda-Mann Ruben Fernández das Glück auf seiner Seite und verbuchte vor tosender Heimkulisse den Holeshot. Aber auch Fernández musste sich dem Druck des herandonnernden KTM-Werksfahrers Jeffrey Herlings ergeben. Der mittlerweile 28-jährige „King of Sand" gewann auch diesen zweiten Lauf.

Mit 102 GP-Siegen reiht sich Jeffrey Herlings in die ewige Bes-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

tenliste der meistgewonnenen GP ein und übertrumpft den zehnfachen belgischen Motocross-Weltmeister Stefan Everts. Bemerkenswert ist, dass Herlings alle Titel und Siege auf KTM errang (40 in der MX2-Klasse und 62 in der MXGP-Klasse).

Ruben Fernández fuhr den zweiten Platz ein und sicherte sich damit als Dritter sein zweites Podium in der großen Klasse.

Der französische Yamaha-Werksfahrer Maxime Renaux zog sich bereits am Samstag im Qualifikationsrennen ohne Sturz und Fremdeinwirkung eine Fußverletzung zu. Weitere Untersuchungen ergaben einen Bruch des rechten Fußes! Wie lange der bis dato WM-Fünfte pausieren muss, war zu Redaktionsschluss noch unklar.

Für den belgischen Tabellenführer in der MX2-Klasse Jago Geerts (Yamaha Factory Team) könnte es zurzeit nicht besser laufen. Nach der maximalen Punkteausbeute in der Vorwoche im portugiesischen Agueda legte Geerts gleich nach und sicherte sich durch den Qualifikationssieg am Samstag die beste Position am Startgatter. Dennoch war es der grandios fahrende Deutsche Simon Längenfelder (GasGas Factory Racing), der diesen ersten Wertungslauf am Sonntag mit einem Vorsprung von knapp neun Sekunden vor dem Belgier Geerts ungefährdet für sich entscheiden konnte.

Längenfelder: Nummer 2

Somit konnte der Wahlrömer aus Franken den zweiten Laufsieg dieser Saison verbuchen. Hinter den beiden Erstplatzierten wurden die Messer gewetzt. Benistant (Yamaha), De Wolf (Husqvarna) sowie der Italiener Adamo (KTM) überließen einander keinen Meter freiwillig. Hier wurde bis ins Ziel hart um jede Position gekämpft.

Im Gegensatz zum ersten Wertungslauf, in dem Benistant den Holeshot einfuhr, war es im zweiten Durchgang Längenfelder, der sich den Holeshot schnappte und die Führung kontinuierlich vor Geerts ausbaute. Am Ende war es ein überlegener Simon Längenfelder, der sich mit zwei wohlverdienten Laufsiegen auf das oberste Treppchen des Podiums in Spanien stellen durfte. „Ich habe seit meinem ersten Doppelsieg letztes Jahr in Matterley Basin gesagt, dass ich das wiederholen werde, und ich tat es. Ich bin darüber sehr glücklich“, so Längenfelder im anschließenden Sieger-Interview. ■

ARCHER

Der 102. Sieg: Jeffrey Herlings (KTM) ist Motocross-Legende

GASGAS

MXGP-Start: Coldenhoff, Forato, Guadagnini, Seewer, Herlings (v.l.)

MOTOCROSS-GP SPANIEN/MXGP

Arroyomolinos (E): 7. Mai, 6. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 24 Fahrer gestartet,
24 gewertet, 18 Runden à 1,650 km (= 29,700 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	35.37,969 min = 50,010 km/h
2.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	+ 8,718 s
3.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	18	+ 10,484 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 13,620 s
5.	Ruben Fernández (E)	Honda	18	+ 15,972 s
6.	Alberto Forato (I)	KTM	18	+ 20,263 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 26,130 s
9.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 43,243 s
12.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.09,502 min
14.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1.51,656 min

Arroyomolinos (E): 7. Mai, 6. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet,
23 gewertet, 18 Runden à 1,650 km (= 29,700 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	35.42,055 min = 49,915 km/h
2.	Ruben Fernández (E)	Honda	18	+ 8,121 s
3.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	18	+ 10,375 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 12,251 s
5.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	+ 13,047 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 20,042 s
11.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 52,331 s
12.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.21,193 min
17.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde
18.	Maximilian Spies (D)	KTM	17	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	294 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	288
3.	Ruben Fernández	224
4.	Romain Febvre (F)	214
5.	Maxime Renaux (F)	202
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	191
7.	Glenn Coldenhoff	190
8.	Jeremy Seewer	187
11.	Valentin Guillod	131
19.	Tom Koch	36

1.	GasGas	300 Punkte
2.	Yamaha	296
3.	KTM	292

MOTOCROSS-GP SPANIEN/MX2

Arroyomolinos (E): 7. Mai, 6. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 27 Fahrer gestartet,
27 gewertet, 17 Runden à 1,650 km (= 28,050 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	33.57,249 min = 49,567 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 8,839 s
3.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 10,386 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 12,843 s
5.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 15,614 s
6.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	+ 16,322 s
7.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 32,173 s
8.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 46,525 s
9.	Sacha Coenen (B)	KTM	17	+ 50,659 s
26.	Mike Gwerder (CH)	KTM	11	+ 6 Runden

Arroyomolinos (E): 7. Mai, 6. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet,
26 gewertet, 18 Runden à 1,650 km (= 29,700 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	35.49,746 min = 49,736 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 15,404 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	18	+ 26,461 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 35,101 s
5.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 39,802 s
6.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 43,309 s
7.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 50,191 s
8.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 1.03,428 min
9.	Jan Pancar (SLO)	KTM	18	+ 1.08,428 min
20.	Mike Gwerder (CH)	KTM	17	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	319 Punkte
2.	Andrea Adamo	271
3.	Kay de Wolf	263
4.	Simon Längenfelder	259
5.	Thibault Benistant	247
6.	Roan van de Moosdijk	219
7.	Liam Everts	187
8.	Kevin Horgmo	173
29.	Marcel Staufer	7
32.	Mike Gwerder	5

1.	Yamaha	334 Punkte
2.	Husqvarna	277
3.	KTM	273

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

TRACKDAY für ASTON MARTIN
Gastfahrer & freies Fahren, Club-Event.
www.astonmartintrackday.de

BMW

SUCHE BMW Old- und Youngtimer.
Bitte nur "GGGG" 0172/8339378 H

X5 M Competition, unfallfrei, inkl. Winterkompletträder (3 Mon. alt), Wartungspaket 4 Jahre oder 80000 km, 23000 km, 460 kW (625 PS), schwarz, Klima, VB 124.900,- € (MwSt. awb.) Leasing für 1375,- € netto bis 03/2026. Tel. 07434/8479, 0162/7000912

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60150

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

BMW M & ALPINA TRACKDAYs,
freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer.
www.M-CLUB.de

Anhängerkupplungen für alle BMW.
Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298,
www.kupplung-vor-ort.com H

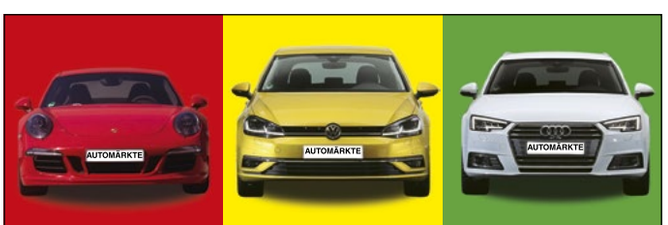
Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Matra

DJET Rene Bonnet VS Gordini, Bj. 5/1966, 34000 km, 92 kW (125 PS),H-Kennzeichen, 1. straßenzugelassener Mittelmotorwagen, "ready for take off", 49.900,- €. 19246 Zarrentin, Tel. 0171/9562435

mehr: motor-klassik.de Nr. 60082



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen →

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

Mercedes

AMG EQS 53 4M+ *AMG-NIGHT*PANO*22Z*, EZ 04/2023, 5000 km, 484 kW (658 PS), obsidianschwarz, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 174.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Friedrichshafener Str. 23, 14772 Brandenburg, Tel. 03381/81159985 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60096

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle.
Sofortmontage in 2,5 Std.
www.kupplung-vor-ort.com,
Tel. 09953/9816298 H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

CLA 45 S AMG 4M SB, EZ 01/2021, 27611 km, 310 kW (421 PS), polarweiß, Navi,+ RealSound+PANO+HighEnd MBUX u.v.m., 56.990,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60117

1961/63 Mercedes 300 SL Roadster, Scheibenbremser, für Sammlung … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

1953 Mercedes 300 S Cabriolet, traumhaft schön, technisch und optisch top. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

1934/39 Mercedes 500 K / 540 K … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche

993 Carrera 2, 66000 km, 210 kW (286 PS), silber, Klima, 85.000,- €.
Chiffre 3692937

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60144

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORLEGENDEN

911/997 Carrera S Coupé X51, Dt. Fzg., 2. Hd., X51 Leistungssteigerung auf 280 kW/381 PS ab Werk, Individualfarbe Estorilblau-met., Ganzleder Steingrau, 54528 km, GT-3 Aerokit, PCCB, Sp. Abgs., Sport Chrono Pkt. Plus, Interieur-Paket Carbon, 98.900,- € §25a UStG., Michael Schnabl, Tel. +49(0)8806/9599838, Dießener Str. 29, 86919 Utting, www.motorlegenden.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60101

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

1948/65 Porsche 356 nur „gut“ oder „sehr gut“... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

911 Carrera Targa 3,2, EZ 03/1987, BRD, 263000 km, G 50, 174 kW (237 PS), G-Kat, Viper Alarm, Zust. 2, kpl. Historie, 69.500,- €. Tel. 0172/4506010

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

HERSTELLER VON KFZ-LEITUNGEN

- Brems-, Lenkungs-, Einspritzleitungen
- Cabrioverdeckleitungen
- Benzinschläuche • Stahlflexleitungen

07666 / 9121550 www.kfz-leitungen.de

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 20. Mai 2023, www.amc-burgau.de

Verschiedenes

Neue orig. Le Mans Audi Sp.Räder 14,5 x 18 z. fahren oder als Sitzgr. mit Glasplatte. Tel. 08458/32360

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER RENNKASKO.DE

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 22/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit “H” gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

HOCKENHEIM HISTORIC

Jim Clark Revival: In Hockenheim gaben sich alte Renner wie der sechsrädrige F1-Tyrrell die Ehre und lockten viele Fans an

Porsche: falsche Richtung?

WEC in Spa
MSa 21/2023

Anlässlich meines Besuchs beim 6h-Rennen von Spa habe ich mir seit Längerem mal wieder eine Motorsport aktuell geleistet – und wurde nicht enttäuscht. Gut, ihr konntet vermutlich nichts dafür, dass das Rennen so ablief, allerdings war das Editorial und der Bericht mit den vielen Hintergrundinformationen über das Rennen und was es mit Blick auf Le Mans bedeutet, spannender als der GP in Baku – herzlichen Dank dafür.

Das hat mich auch ein bisschen über das enttäuschende Abschneiden „meiner" Marke Porsche hinweggetröstet. Ich denke, dass sich Porsche – leider – für die falsche Richtung (LMDh statt LMH) entschieden hat. Ferrari zeigt, was möglich gewesen wäre, und ich bin mir noch nicht sicher, ob bei Ferrari nicht cleveres Sandbagging betrieben wird, um in Le Mans Toyota mächtig unter Druck setzen zu können.

Natürlich kann ich die Kostenfrage nicht seriös einschätzen – Ferrari hat dank Budget Cap vermutlich einige F1-Ingenieure versetzt –, allerdings bin ich der Meinung, dass Porsche und mit Abstrichen auch BMW ein „richtiges" Hypercar hätten bauen können sollen, auch finanziell.

Tobias Walter,
D-50765 Köln

Entsetzen über Kommentar

Editorial zur Formel E
MSa 20/2023

Ich bin seit 20 Jahren oder länger Leser Ihrer Zeitschrift, weiter bin ich selbst lange Rennen gefahren. Ich las mit Entsetzen den Kommentar von Herrn Körner in der Ausgabe 20/2023. Er hat Verständnis für die Beschädigung von Kunstwerken und die Klebeaktionen der Grünen, die nichts anderes vorhaben als die Gesellschaft mit ihren Aktionen zu behindern und größtmöglichen Schaden anzurichten. Ich habe selbst feststellen müssen, dass der Großteil dieser Leute weder einen Beruf hat noch ein Auto fährt. Sie leben größtenteils auf Kosten derer, die sie behindern.

Herbert Löffelmann,
D-85386 Eching

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)

12. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

29. Juni: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 12. Mai		
22.00	IndyCar Indianapolis GP, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 13. Mai		
10.40	MotoGP Le Mans, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.10	Rallye/DRM Sulingen, Highlights	N-TV
12.40	Moto3-WM Le Mans, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.45	Moto2-WM Le Mans, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.50	MotoGP Le Mans, Sprintrennen **LIVE**	SRF 2/Serv. TV
21.30	IndyCar Indianapolis GP, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 14. Mai		
10.20	Motorrad-WM Le Mans, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Le Mans, Rennen **LIVE**	Servus TV
11.45	GTWC Brands Hatch, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sp. F1*/**
12.15	Moto2-WM Le Mans, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.50	MotoGP Le Mans, Rennen **LIVE**	SRF 2/Serv. TV
15.15	Rallye-WM Portugal, Power Stage (Aufz.)	Servus TV
16.25	GTWC Brands Hatch, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sp. F1*/**
20.30	NASCAR Cup Series, Darlington **LIVE**	Sport 1+*
21.00	IMSA-Sportwagen, Laguna Seca **LIVE**	Motorvision TV*
Dienstag, 16. Mai		
20.00	Speedway-WM Warschau, Highlights	Eurosport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 11. Mai bis Sonntag, 14. Mai		
---	Rallye-WM Portugal, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Samstag, 13. Mai		
08.30	Rallye-WM Portugal, WP 9 **LIVE**	servustv.com
ab 10.40	Motorrad-WM Le Mans, der Samstag **LIVE**	servustv.com
ab 13.30	MX Masters Mölln, der Samstag **LIVE**	YouTube
ab 14.15	IDM Sachsenring, der Samstag **LIVE**	idm.de/live
15.00	Rallye-WM Portugal, WP 12 **LIVE**	servustv.com
18.00	TCR Europe Pau, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
22.30	US-Supercross, Salt Lake City **LIVE** www.supercrosslive.com*	
Sonntag, 14. Mai		
09.30	Rallye-WM Portugal, WP 17 **LIVE**	servustv.com
ab 10.20	Motorrad-WM Le Mans, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
ab 10.35	IDM Sachsenring, der Sonntag **LIVE**	idm.de/live
ab 10.45	MX Masters Mölln, der Sonntag **LIVE**	YouTube
13.00	Rallye-WM Portugal, Power Stage **LIVE**	servustv.com
14.10	TCR Europe Pau, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **auch auf YouTube

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
11.–14.05.	Rallye-WM, Matosinhos/Portugal	P
12.–14.05.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Darlington	USA
13.05.	IndyCar Series, Indianapolis GP	USA
13./14.05.	Extreme E, Schottland	UK
13./14.05.	Grand Prix de Pau/TCR Europe, Pau-Ville	F
14.05.	IMSA-Sportwagen, Monterey (Laguna Seca)	USA
14.05.	GTWC Europe Sprint, Brands Hatch	GB
Motorrad		
12.05.	Speedway-Bundesliga, Güstrow vs. Brokstedt	D
13.05.	Speedway-WM, GP Warschau	PL
13.05.	US-Supercross, Salt Lake City	USA
13./14.05.	Enduro-EM, Santa Maria de Penaguião	P
13./14.05.	Int. Dt. Motorr.-Meisterschaft (IDM), Sachsenring	D
13./14.05.	ADAC MX Masters, Mölln	D
14.05.	Motorrad-WM, Le Mans (+ MotoE)	F
14.05.	Speedway-EM Challenge, Nagyhalász	H

Vorschau

WILHELM

Formel 1: McLaren-Teamchef Andrea Stella stellt sich unseren Interview-Fragen

PORSCHE

IMSA: Porsche kämpft in Laguna Seca um den zweiten Erfolg in Serie

MOTORSPORT IMAGES

Rallye: Kalle Rovanperä visiert in Portugal seinen ersten Saisonerfolg an

MOTORSPORT IMAGES

MotoGP: Fabio Quartararo will bei seinem Heimspiel in Le Mans zurückschlagen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.